Mr. SPEAKER.—The programme of election will follow.

The House will now adjourn for lunch and meet again after half an hour.

The House adjourned for Lunch at Ten Minutes past Three of the Clock and re-assembled at Forty Minutes past Three of the Clock.

[Sri M. M. PATIL in the Chair]

MYSORE MOTOR VEHICLES TAXATION BILL, 1957.

Motion to consider (continued)

Mr. CHAIRMAN (SRI M. M. PATIL).—Consideration of Bills. Further discussion on the Mysore Motor Vehicles Taxation Bill, 1957. Who is going to speak on this Bill ?

Sri U. S. NAYAK (Udipi).—Sir, I seek a clarification. Under section 19, local authorities should not levy taxes. I should like to bring to the notice of the Hon'ble the Minister that in our District of South Kanara, local authorities, *i.e.*, the Panchayet Board and the Municipalities, are levying tolls or taxes in the guise of bus taxes. I would request the Hon'ble Minister to insert or to see that they are prohibited from collecting such taxes. I want the Hon'ble Minister also to enlighten me as to whether tolls means bridge tolls, and whether bridge tolls are also exempted.

*Sri C. M. POONACHA (Home Minister).—The clause here contemplates abolition of any levies in the form of taxes or tolls. But it does not preclude the collection of fees for certain amenities so provided. These are two distinct things. I provide certain amenities to you and I collect some fees in relation to the amenities that are provided. They are separate. It is not covered under this Act to preclude the collection of such fees for known amenities provided for transport services. That comes under a separate category. With regard to the levy of tolls and taxes by any local authority, whether a Panchayet Board or a Municipality, they are completely prohibited under the present Bill. That is the spirit ofthe Bill as it stands now.

*ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಸ್. ಶಂಕರಪ್ಪ (ಹೊಸದುರ್ಗ) —ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಸರ್ಕಾರದವರು ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ ಹೇರಿರತಕ್ಕ ಸುಂಕದ ಬಿಲ್ಲು ಇಟ್ಟು ಅದೀಗ ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಯಿಂದ ಬಹಳವಾಗಿ ತಿದ್ದುಪಡಿಯಾಗಿ ಈಗ ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಬಂದಿದೆ. ನಾವು ಮೊದಲು, ಮೈಸೂರು ಸಣ್ಣ ದೇಶವಾಗಿದ್ದಾಗ ಎಷ್ಟು ಸಂಚಾರ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ದೇಶಾದ್ಯಂತ ಬಸ್ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಎಷ್ಟು ಮಟ್ಟಿಗೆ ಏರ್ಪಡಿಸಿದ್ದೆವೋ ಅದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಈಗ ದೇಶ ವಿಶಾಲವಾಗಿರುವಾಗ ಮತ್ತು ಜನರು ಬಹಳ ದೂರದಿಂದ ಬರತಕ್ಕ ಸಂದರ್ಭವಿರುವಾಗ ಸಂಚಾರ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಕೊಡಬೇಕಾದದ್ದು ಸರ್ಕಾರದವರ ಪವಿತ್ರ ಕರ್ತವ್ಯ. ಆದರೆ ಮೊನ್ನೆ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಬಂದಿದ್ದ ಸೇಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಮಸೂದೆಯ ಪ್ರಕಾರ, ವಾಹನಗಳ ಸ್ಪೇರ್ ಪಾರ್ಟ್‌ಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೇಲ್ಸ್ ಬಿದ್ದು ಅವುಗಳ ದರ ಏರಿದೆ. ಮತ್ತು ಪರದೇಶಗಳಿಂದ ಬರತಕ್ಕ ಕೆಲವು ಡೀಸೆಲ್ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕೂಡ ಕಡಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳು ತಮಗೆ ಬೇಕಾಗುವ ಉಪಕರಣಗಳಿಗೆ ವಿಪರೀತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಬೆಲೆ ಕೊಡ ಬೇಕಾಗಿ ಬಂದಿದೆ. ಇಂಥ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಈ ಬಿಲ್ಲಿನಲ್ಲಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಹಿಂದೆ ಇರುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದಕ್ಕೆ ಒಂದೂವರೆಯಷ್ಟು, ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಮೂರು ನಾಲ್ಕರಷ್ಟು ಹೇರಿರುವುದು ಬಹಳ ಅನ್ಯಾಯವೆಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಯಾವ ಒಂದು ಸುಂಕವನ್ನು ಹಾಕಬೇಕಾದರೂ ಒಂದು ನೀತಿಯಿರ ಬೇಕು. ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಈಗ ಅನೇಕ ಸುಂಕದ ಮಸೂದೆಗಳನ್ನು ಈ ಅಧಿವೇಶನದಲ್ಲಿ ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ಅವುಗಳನ್ನು ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಮಂಡಿಸುವಾಗ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿಯೂ ದೇಶ ಈಗ ವಿಶಾಲವಾದ ಮೇಲೆ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರೀತಿಯಲ್ಲಿರುವ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಸಮನ್ವಯಗೊಳಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಒಂದೇ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಕೊನೆಗೆ, ಈ ಬಿಲ್ಲಿನ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿಯೂ, ದೇಶದ ಎಲ್ಲಾ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಒಂದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿರುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿರುವುದರಿಂದ, ಎಲ್ಲ ಕಡೆಗೂ ಒಂದೇ ರೀತಿಯ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕ ಬೇಕಾಗಿದೆಯೆಂದು ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ಇಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಆದರೆ ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಯಾವುದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿತ್ತೋ ಅದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಹೇಗೆಂದರೆ, ಹಿಂದೆ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಸೀಟಿಗೆ ಇಷ್ಟು ಎಂದು ಸುಂಕ ಕೊಡ ಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಸಂಚಾರ ಮಾಡಿದ ಹಾಗೆ Up and Down ಮೈಲಿಯೊಂದಕ್ಕೆ ಒಂದೂ ಕಾಲಾಣೆಯಂತೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಈ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಒಂದು ನ್ಯಾಯ, ನೀತಿ ಇತ್ತು. ಬಸ್ಸುಗಳು ಎಷ್ಟು ದೂರ ಓಡುತ್ತಿದ್ದವೋ ಅಷ್ಟು ದೂರಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಅವನ ಮೇಲೆ ಬೀಳುತ್ತಿತ್ತು. ಈಗಲಾದರೋ ಒಬ್ಬನು ಎಷ್ಟೇ ಮೈಲಿ ಓಡಿಸಲಿ, ಹಾಸನದಿಂದ ಹರಿಹರಕ್ಕೆ ಓಡಿಸಲಿ, ಅಥವಾ ಹೊಸದುರ್ಗ ರೈಲ್ವೆ ಸ್ಟೇಷನ್ನಿನಿಂದ ಹೊಸದುರ್ಗ ಟೌನ್‌ವರೆಗೆ ಮಾತ್ರ ಓಡಿಸಲಿ, ಅವನು ಬಸ್ಸಿಗೆ 30 ರೂಪಾಯಿಯಂತೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಆದರೆ ಒಂದೇನೋ ಇಲ್ಲಿ ಮಾಡಿರುವುದು ಸರಿಯಾಗಿದೆ. 60 ಮೈಲಿಯೊ

ಳಗೆ ಓಡಾಡುವ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ 25 ರೂಪಾಯಿ ಮಾತ್ರ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಇದು ನ್ಯಾಯವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಹೀಗೆ ಯಾವ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿ 5 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕಡಮೆ ಮಾಡಿದರೋ ನನಗಂತೂ ಅರ್ಥವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾದ ಯಾವ ಆಧಾರವೂ ಕಾಣಲಿಲ್ಲ. 70 ಮೈಲಿ ಓಡುವ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೂ 120 ಮೈಲಿ ಓಡುವ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೂ ವ್ಯತ್ಯಾಸವೇ ಇಲ್ಲ. ಕೆಲವು ಸಣ್ಣ ಪುಟ್ಟ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ತಾವು ಬಸ್ ನಡೆಸಿ ಅದರಿಂದ ಜೀವನಮಾಡಿಕೊಂಡಿರುವ ಕೆಲವು ಉದಾಹರಣೆಗಳಿವೆ. ಅಂಥವರಿಗೆ ತೊಂದರೆ ಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅವರಿಗೆ ಉತ್ತಮವಾದ ಲೈನುಸಿಕ್ಕುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲ. 70 ಮೈಲಿ ಬಸ್ ಓಡಿಸುವವರು ತಮ್ಮ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ 34 ಸೀಟುಗಳಿದ್ದರೆ ಅದಕ್ಕೆಲ್ಲಾ ಹೆಚ್ಚು ಸುಂಕ ಕೊಡಬೇಕಾಗುವುದರಿಂದ ಅನಾನುಕೂಲವಾಗಿ ಬಸ್ ಸಂಚಾರ ನಿಲ್ಲಬಹುದೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಸುಂಕ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಸರ್ಕಾರದ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇಲಾಖೆ ಏನಿದೆ ಅದಕ್ಕೆ ಹಾಕಿರುವ ಬಂಡವಾಳವೆಷ್ಟು, ಅದರ ಬಡ್ಡಿಯೇನು, ಸೀಟ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಎಷ್ಟು, ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಫೀಜು ಎಷ್ಟು ಎಂದು ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಿ, ಅದರಿಂದ ವರಮಾನವೇನು ಬರುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ನೋಡಿ ಇತರ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರಿಗೇನು ವರಮಾನ ಬರಬಹುದೆಂಬುದನ್ನು ಆಲೋಚನೆಮಾಡಿ ಸೀಟುಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಯೂನಿಫಾರಂ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ನಿಗದಿಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡುವ ಮೈಲಿಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಕಡಮೆ ದರದಲ್ಲಿ ಸೀಟ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ನಿಗದಿಮಾಡಿ ಮೈಲಿಗೆ ಅದನ್ನು ನಾಲ್ಕಾಣೆಯಂತಾದರೂ ನಿಗದಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಈಗ ಯೂನಿಫಾರಂ ದರ ನಿಗದಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೊರಟು ರಸ್ತೆ ಕೆಟ್ಟಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸಿ ಅದನ್ನು ಸರಿಯಾದ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿಡಲು ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿರುವುದು ಒಪ್ಪತಕ್ಕದ್ದೇ ಆದರೂ ಎಷ್ಟು ದೂರ ಯಾವಯಾವ ಬಸ್ಸು ಓಡುತ್ತದೆಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸಿ ಅದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ತೆರಿಗೆ ವಿಧಿಸದೆ 60 ಮೈಲಿಗಳಿಗೆ 5 ರೂಪಾಯಿ ಕಡಮೆ ಮಾಡುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲವೆಂದು ಅದನ್ನು ತುಂಬ ವಿರೋಧಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇಂಥ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ತರುವಾಗ ಬೊಂಬಾಯಿ ಪ್ರಾಂತದಿಂದ ಬಂದ ಕರ್ಣಾಟಕದ ಭಾಗಗಳು, ಕೊಡಗಿನಿಂದ ಬಂದಿರುವ ಭಾಗಗಳು ಅಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಒಂದೇ ವಿಧವಾದ ಕಾನೂನನ್ನು ಅನ್ವಯಿಸಬೇಕಾಗಿ ಬಂತು, ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಮಸೂದೆ ತಂದಿದೆಯೆಂದು ವಾದ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಈ ದಿವಸ ಎಷ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಸಂಚಾರವಿದೆ, ರಸ್ತೆ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಏನಾಗಿದೆ, ಬಸ್‌ಗಳ ವೇರ್ ಅಂಡ್ ಟೇರ್ ಎಷ್ಟು, ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಸಿಮೆಂಟ್ ರಸ್ತೆ, ಟಾರು ರಸ್ತೆ ಇದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸಹ ಗಮನಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. 60 ಮೈಲಿ ಓಡಾಡುವ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆಷ್ಟು ಖರ್ಚಿದೆ, 70 ಮೈಲಿ ಓಡಾಡುವ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆಷ್ಟು ಖರ್ಚಿದೆ, ಅವುಗಳು ಯಾವ ಯಾವ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ, ಆ ರಸ್ತೆಗಳ ಸ್ಥಿತಿ ಹೇಗಿದೆ, ಬಸ್‌ಗಳ ವೇರ್ ಅಂಡ್ ಟೇರ್ ಎಲ್ಲಿ ಜಾಸ್ತಿ ಎಂಬುದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಆ ರೀತಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಎಲ್ಲ ಅಂಶಗಳನ್ನೂ ಪರ್ಯಾಲೋಚಿಸದೆ ಸುಮ್ಮನೆ ತೆರಿಗೆ ಹೇರಿ ಖೋತಾ ಬಡ್ಜೆಟ್ ಇರುವುದನ್ನು ಸರಿದೂಗಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ದುಡ್ಡು ಬೇಕೆಂದು ಈ ರೀತಿ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ತರುವುದಾದರೆ ಜನರಿಗೆ ಬಹಳ ಅನ್ಯಾಯ ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು.

ಆಮೇಲೆ ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ವಾಹನ, ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರು ಮುಂತಾದುವುಗಳ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ವಿನಾಯಿತಿ ತೋರಿಸಬೇಕೆಂದು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿದೆ. ಆದರೆ ಎಷ್ಟು ವಿಸ್ತೀರ್ಣದಲ್ಲಿ ಅವಕಾಶವಿದೆ, ವ್ಯವಸಾಯದ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಮಾರ್ಕೆಟ್ಟಿಗೆ ಸಾಗಿಸುವಾಗ ಎಷ್ಟು ದೂರದವರೆಗೆ ಅವಕಾಶವಿದೆ ಎಂಬುದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ನಮೂದಾಗಿಲ್ಲ. ಮುಂದೆ ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ತೊಂದರೆಯಾದಾಗ ಇದನ್ನು ಕ್ಲಾರಿಫೈ ಮಾಡುವವರು ಯಾರು? ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಆಲೋಚನೆಮಾಡಿ ತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು.

ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ತರಬೇಕಾದರೆ ಯಾವ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ತರುತ್ತಿದೆ, ಅದರಿಂದ ಬರುವ ದುಡ್ಡು ಯಾವ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಿದ್ದರೆ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿತ್ತು. ಈ ದಿವಸ ಅನೇಕ ರಸ್ತೆಗಳು ಕೆಟ್ಟಿವೆ. ಅದನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಚೆನ್ನಾಗಿಲ್ಲ, ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿಗೆ ಈ ಸುಂಕದಿಂದ ಬರುವ ಹಣ ಉಪಯೋಗವಾಗಬೇಕು, ಎಲ್ಲಿ ಟಾರು, ಸಿಮೆಂಟ್ ರಸ್ತೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ ಎಂದು ಸಂಸ್ಥಾನದಾದ್ಯಂತ ಒಂದು ಪಟ್ಟಿಮಾಡಿ ಅದರ ಖರ್ಚುವೆಚ್ಚವನ್ನು ಲೆಕ್ಕಹಾಕಿ ಆ ಬಗ್ಗೆ ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ತಂದಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆಯೇ ಎಂದರೆ ಅದೂ ಇಲ್ಲ. ಹೇಗಾದರೂ ಮಾಡಿ ಸರ್ಕಾರದ ಬೊಕ್ಕಸ ತುಂಬಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದಿರುವಂತೆ ತೋರುತ್ತಿದೆ. ಸಂಚಾರ ಸೌಲಭ್ಯ ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಈ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿದಂತೆ ಕಾಣುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದು ಬಹಳ ಅನ್ಯಾಯ. ಒಟ್ಟಿನ ಮೇಲೆ ದುಡ್ಡು ಬೇಕೆಂದು ಈ ತೆರಿಗೆ ಮಸೂದೆ ತಂದಿರುವುದರಿಂದ ಇದನ್ನು ವಿರೋಧಿಸಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಮಾತನಾಡಲು ನನಗೆ ಅವಕಾಶಕೊಟ್ಟದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ (ಗುಬ್ಬಿ).—ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಈ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆ ವಿಧಿಸುವ ಮಸೂದೆ ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಬಂದಾಗ ಇದರ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಬಹಳ ದೂರ ಮಾತನಾಡಿ ಸಮನ್ವಯದ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ ಈ ಮಸೂದೆ ತಂದಿದ್ದರೂ ಸರ್ಕಾರ ಪ್ರೋಗ್ರೆಸಿವ್ ವ್ಯೂಸ್ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದೆಯೇ, ಜನಗಳಿಗೆ ಕೊಟ್ಟ ಮಾತನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಹೆಜ್ಜೆ ಇಡುತ್ತಿದೆಯೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಹಿಂದೆ ಈ ಮಸೂದೆಯ ಮೇಲೆ ಬಹಳ ಬಿಸಿಬಿಸಿ ಚರ್ಚೆ ನಡೆಯಿತು. ಸರ್ಕಾರ ನಡೆಸತಕ್ಕ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿರುವ ಸದಸ್ಯರೇ ಈ ಮಸೂದೆ ಹಾಗಿಲ್ಲಿ, ಹೀಗಿಲ್ಲ ಎಂದು ತಮ್ಮ ಅನುಕೂಲತೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮಾತನಾಡಿ ವಿರೋಧಿಸಿದರು. ಸರ್ಕಾರದ ಈ ಹೆಜ್ಜೆ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಬಹಳ ಧೈರ್ಯದಿಂದ ಇಟ್ಟಿರುವುದಾಗಿದೆ, ಮುಂದಿಟ್ಟಿದ್ದನ್ನು ಹಿಂದಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬಾರದೆಂದು ಮನಸ್ಸು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಈ ಮಸೂದೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಪ್ರೋಗ್ರೆಸಿವ್ ಆಗಿರಬೇಕಾಗಿತ್ತು, ಆದರೆ ಸರ್ಕಾರ ಮನಸ್ಸುಮಾಡಲಿಲ್ಲ, ತಮ್ಮವರನ್ನು ಸಮಾಧಾನ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಈ ಮಸೂದೆ ತಂದಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಆ ದಿವಸ ಟೀಕೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎಂ. ಪೂಣಚ್ಚ.—ಆ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ ಅವರಿಗೆ ಅರಿಕೆ ಮಾಡುವುದೇನೆಂದರೆ ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿರುವ ಎದುರು ಪಕ್ಷದ ಸದಸ್ಯರನೇಕರು ಈ ಮಸೂದೆ ತಂದಿರುವುದ ಸರಿಯಾಗಿದೆ, ಇನ್ನೂ ಒಂದು ಹೆಜ್ಜೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಬಹಳ ಹೊರೆ ಈ ಮಸೂದೆ ಹೊರಿಸುತ್ತದೆಂದು ಟೀಕೆ ಮಾಡಿರುವುದು ನಿಜ. ಆದರೂ ಅನೇಕರು ದರ ಏರಿಸಿ ಪ್ರಗತಿಪರವಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಟ್ಟಿ

(ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎಂ. ಪೂಣಚ್ಚ)

ದ್ದಾರೆ, ಅಲ್ಲದೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ ಭಾಷಣಮಾಡಿದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಶಂಕರಪ್ಪನವರೂ ಕೂಡ ಹೇಳಿದ ಅಭಿಪ್ರಾಯಕ್ಕೆ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತವಾಗಿ ಮಾತನಾಡುವಂತೆ ಕಾಣುತ್ತಿದೆ.

Sri C. K. RAJAIAH SETTY (Chiknayakanahalli).—Shall I draw your kind attention to my speech the other day where I have welcomed the Bill proposing higher rates ?

Sri C. M. POONACHA.—If you will kindly refer to the speech of your friend by your side you will know what contradictions there were between the two view points.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—ಸ್ವಾಮಿ, ತಮ್ಮ ಪ್ರೊಸಿಡಿಂಗ್ಸ್ ನೋಡಿದರೆ ಗೃಹಸಚಿವರಿಗೆ ನಾವೇನು ಹಿಂದೆ ಹೇಳಿದ್ದೇವೆಂಬುದು ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ದೇಶದಲ್ಲಿ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ, ಅದರಿಂದ ಜನರಿಗೆಷ್ಟು ಉಪಯೋಗವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದೇವೆ. ತೆರಿಗೆ ಹಾಕುವ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಹೆಜ್ಜೆ ಹಾಕಿಲ್ಲ.

4 P. M.

ಇದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸ್ವಲ್ಪ ಗಮನದಲ್ಲಿಡಬೇಕು. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ವ್ಯವಹಾರ ಮಾಡುವ ಜನರು ಮಾಡತಕ್ಕ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲೆ ಹಿಂದೆ ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು ಅವರ ಇಫಿಷಿಯನ್ಸಿಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಇದರಿಂದ ಸರಕಾರದಲ್ಲಿ ದಕ್ಷತೆ ಕಡಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಅವರೇ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತು ಈಗ ಈ ಬಿಲ್ಲಿಗೆ ಮುಂದೆ ಅವರ ಪಕ್ಷದವರಿಂದಲೇ ಅಮೆಂಡುಮೆಂಟುಗಳೂ ಕೂಡ ಬಂದಿವೆ. ಅದನ್ನು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಒಪ್ಪಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಮಾಡುವುದು ಪ್ರೊಗ್ರೆಸಿವ್ ಎಂದು ತಾವು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಾ ಎಂಬುದನ್ನು ಅವರೇ ಹೇಳಲಿ.

ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ವಿಮರ್ಶೆಮಾಡಲು ಸೆಲೆಕ್ಟ್‌ಸಮಿತಿಯಲ್ಲಿ ಇಂಟರೆಸ್ಟೆಡ್ ಪಾರ್ಟೀಸ್ ಇರದೆ ಒಂದು ರೀತಿ unbiassed ಆಗಿ ಈ ಮಸೂದೆ ವಿಮರ್ಶೆಯಾಗಿ ಬರಬೇಕೆಂದು ಅದನ್ನು ಸೆಲೆಕ್ಟು ಕಮಿಟಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿತ್ತು. ಏಕೆಂದರೆ ವೆಸ್ಟೆಡ್ ಇಂಟರೆಸ್ಟು ಇರುವವರು ಆ ಸಮಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ ಈ ಮಸೂದೆಯ ಉದ್ದೇಶಗಳು ವಾಟರ್ ಡೌನು ಆಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೆವು. ಹಾಗೆ ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ಬಹಳ ದೀರ್ಘವಾಗಿ ಯೋಚನೆಮಾಡಿ,ಇದರಲ್ಲೆ ಏನಾದರೂ ಜನತೆಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುವುದಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿ ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಸಮಿತಿಯವರು ತರುತ್ತಾರೆಂದು ಇದ್ದರೆ ಆ ರೀತಿಯಾದ ರಿಪೋರ್ಟು ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಬಂದಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ನಾವು ಒಪ್ಪುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಹೀಗೆಯೇ ನಾವು ಒಪ್ಪುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಸೆಲೆಕ್ಟು ಕಮಿಟಿಯವರು ಮೊದಲಿದ್ದ ಕರಡು ಮಸೂದೆಯನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆ ಮಾಡಿ ಇಲ್ಲಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿಲ್ಲವೆಂದು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ಅದು ಹೇಗಾದರೂ ಇರಲಿ. ಈ ವಿಚಾರಕ್ಕೆ ನಾನು ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಹಿಂದೆ ನಾವು ಹೇಳಿದ್ದ ಒಂದು ವಿಚಾರದ ಬಗ್ಗೆ ಈ ಸೆಲೆಕ್ಟು ಕಮಿಟಿಯವರು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ್ದಾರೆಯೇ ಎಂಬುದರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಗಮನವನ್ನು ಆ ಕಡೆಗೆ ಎಳೆಯುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಇಷ್ಟು ದೊಡ್ಡ ಉದ್ಯಮವನ್ನು ನಡೆಸತಕ್ಕ ಜನ ಬಳ್ಳಾರಿಯಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬಂದು ಪರ್ಮಿಟ್ಟನ್ನ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಇಲ್ಲಿಯೇ ಹಣವನ್ನು ಕಟ್ಟಿ ಹೋಗುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲವೆಂದು ನಾವು ಹೇಳಿದ್ದೆವು. ಈ ಹಣವನ್ನು ಕಟ್ಟಲು ಅವರ ಮನೆ ಬಾಗಿಲಿನ ಬಳಿಯೇ ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾವು ಹೇಳಿದ್ದರೂ ಸಹ ಈಗ ಸೆಲೆಕ್ಟು ಕಮಿಟಿಯಿಂದ ಬಂದಿರುವ ರಿಪೋರ್ಟನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಏನೂ ಪರಿಹಾರ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಪರ್ಮಿಟ್ಟುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹಣವನ್ನು ಅಲ್ಲಿಯ ತಾಲ್ಲೂಕು ಟ್ರೆಜರಿಗೋ ಅಥವಾ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟು ಟ್ರೆಜರಿಗೋ ಕಟ್ಟಲು ಒಂದು ಅವಕಾಶವನ್ನು ಈ ಸೆಲೆಕ್ಟು ಕಮಿಟಿಯ ರಿಪೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಇದೇ ವಿಷಯವನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಚಿತ್ರದುರ್ಗಕ್ಕೆ ಹೋಗಿದ್ದಾಗ ಅಲ್ಲಿಯ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿನ ಸಮಿತಿಯ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡುತ್ತ ಇದಕ್ಕೆ ಆಯಾ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿಯೇ ಹಣವನ್ನು ಕಟ್ಟಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದರು. ಅದರಂತೆ ಈ ಸೆಲೆಕ್ಟು ಕಮಿಟಿ ರಿಪೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಒಳಗೊಂಡಿದೆಯೇ ಎಂದು ನೋಡಿದರೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಅದು ಎಲ್ಲಿಯೂ ಕಾಣಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರಲ್ಲಿ ಏನಿದೆ ಎಂದರೆ, ಕ್ಲಾಸು ಮೂರು, ಅನಂತರ ಕ್ಲಾಸು 16 ಮತ್ತು ಷೆಡ್ಯೂಲು ಮಾತ್ರ ಮಾರ್ಪಾಟುಮಾಡಿ ಎಲ್ಲ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಪರಿವರ್ತನಗೊಳಿಸಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿರುವುದರಲ್ಲಿ ಅರ್ಥವಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಎರಡುಸಾರಿ ಟಿ. ಎ. ಮುಂತಾದುವುಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಿಸಿ ಈ ರೀತಿಯಾದ ರಿಪೋರ್ಟನ್ನು ಕಳುಹಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲಿದ್ದ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ಹಾಗೆಯೇ ಪಾಸು ಮಾಡಿದ್ದರೆ ಏನು ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಿತ್ತು ? ಇನ್ನು ಈ ಸೆಲೆಕ್ಟು ಕಮಿಟಿಯ ರಿಪೋರ್ಟಿನಿಂದ ಜನಗಳಿಗೆ ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಅನ್ಯಾಯವಾಗಬಹುದು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಕೂಡ ಇದರ ಆಡಳಿತ ನಡೆಸತಕ್ಕವರು ಗಮನಿಸಿಲ್ಲ. ಇವತ್ತು ಸರಕಾರಕ್ಕೆ 1,66,80,000 ರೂಪಾಯಿಗಳು ಆದಾಯ ತರತಕ್ಕಂತಹ ಒಂದು ಡಿಪಾರ್ಟುಮೆಂಟ್ ಇದು. ಇದು ಪ್ರೊಗ್ರೆಸಿವ್ ಆಗಿ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇಂತಹ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಆದಾಯ ಬರುವ ಜನಗಳ ಮೇಲೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಹಾಕಬಾರದೆಂದು ಹೇಳುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಇವು ಯಾವುದನ್ನೂ ಸರಿಯಾಗಿ ಆಲೋಚನೆಮಾಡಿಲ್ಲ.

ಸ್ವಾಮೀ, ಇವತ್ತು ಸರಕಾರದವರು ಡೆಫಿಸಿಟ್ಟು ಬಡ್ಜೆಟ್ಟನ್ನು ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಡೆಫಿಸಿಟ್ಟು ಬಡ್ಜೆಟ್ಟನ್ನು ತುಂಬುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಅನೇಕ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಹಾಕಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇವತ್ತೂ ಸಹ ಎಷ್ಟೋ ಮೋಟಾರು ವೆಹಿಕಲ್ಲುಗಳು, ಎಷ್ಟೋ ಪ್ರೈವೇಟು ಕಾರುಗಳು ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಕೊಡದೆ ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳಾಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆ ಮಾಡಿರುವ ಸಾವಿರಾರು ವಾಹನಗಳು ಪ್ರೈವೇಟು ಜನರ ಬಳಿ ಇಂದಿಗೂ ಇವೆ. ಇಂತಹುದೊಂದನ್ನೂ ಸರಕಾರದವರು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾದ ಒಂದು ಡಿಪಾರ್ಟುಮೆಂಟಿದೆ. ಡಿ.ಎಸ್.ಪಿ. ಇದ್ದಾರೆ, ಎ.ಎಸ್.ಪಿ. ಗಳಿದ್ದಾರೆ; ಮತ್ತು ಅವರ ಕೈಕೆಳಗೆ ವ್ಯಾನುಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇವರು ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾಗಿ ನಿಗಾ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ನಾನು ಆ ರೀತಿ ಎಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನನ್ನೊಡನೆ ಬಂದರೆ ತೋರಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇಲ್ಲೇ ನೂರಾರು ವಾಹನಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ಪ್ರೈವೇಟು ಜನರೇ

ಪ್ಯಾಸೆಂಜರುಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಕರೆದುಕೊಂಡು ಪ್ಲೈ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಹೀಗೆಲ್ಲ ಇರುವಾಗ ಇದನ್ನೆಲ್ಲ ಆ ಇಲಾಖೆಯವರು ನೋಡಿದ್ದಾರೆಯೇ? ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಆಡಳಿತ ಪ್ರೊಗ್ರೆಸೀವ್ ಆಗಿ ಸಾಗುತ್ತದೆಯೇ ಎಂದು ಕೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ? ನಮ್ಮ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ದಕ್ಷತೆಯಿದೆಯೇ?

ಚೇರ್ಮನ್ ಅವರು.—ಯಾವುದಾದರೂ ಸ್ಪೆಸಿಫಿಕ್ ಇನ್ಸ್‌ಟೆನ್ಸ್ ಇದ್ದರೆ ಹೇಳಿ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ, ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—ಸ್ಪೆಸಿಫಿಕ್ ಇನ್ಸ್‌ಟೆನ್ಸ್ ಇದೆ ಸ್ವಾಮೀ, ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಇವೆ.

There are thousand instances which I can bring to the notice of the Hon'ble Minister for Road Transport.

ಚೇರ್ಮನ್ ಅವರು.—ಅಂತಹವುಗಳನ್ನು ಇದ್ದರೆ ತಿಳಿಸಬಹುದು.

Sri C. J. MUCKANNAPPA.—It is not my duty. There is an Officer who is paid Rs. 1,400 per month. There is another Officer who is paid Rs. 800 per month. Is it not their duty to go and look into these things?

*Sri A. V. NARASIMHA REDDY (Bangalore South).—Sir, I rise to a point of order. We are now concerned with the discussion of the Mysore Motor Vehicles Taxation Bill, 1957, as reported by the Select Committee. We are not now discussing the administrative nature of the department and its drawbacks. My Hon'ble friend is dilating at great length on the drawbacks of the administration of the department without confining himself to the provisions of the Bill and the rates of taxation proposed to be levied which are relevant for discussion purposes now. Therefore, I want a ruling from the Chair on this point.

Sri B. K. PUTTARAMAIYA (Channapatna).—Before the Chair gives a ruling I want to make one submission on the same point.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO (Mysore City).—On a point of order, Sir.

ಚೇರ್‌ಮನ್ ಅವರು.—ಶ್ರೀ ಪುಟ್ಟರಾಮಯ್ಯನವರು ಮಾತನಾಡಿದ ಮೇಲೆ ನಾನು ಪಾಯಿಂಟು ಆಫ್ ಆರ್ಡರಿನಮೇಲೆ ನನ್ನ ರೂಲಿಂಗ್ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಸ್. ಸೂರ್ಯನಾರಾಯಣರಾವ್.—ಶ್ರೀ ಪುಟ್ಟರಾಮಯ್ಯನವರು ಶ್ರೀ ನರಸಿಂಹ ರೆಡ್ಡಿಯವರ ಪಾಯಿಂಟಿನ ಮೇಲೆ ಅರ್ಥ ವಿವರಣೆ ಕೊಡುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ.

Sri B. K. PUTTARAMAIYA.—When there is already a point of order pending before the House how can another point of order be raised by another member? I want to make one suggestion on the point of order raised by the Hon'ble Member Sri Narasimha Reddy.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—When a point of order is raised it is for the Chair to give a ruling. It is not for Sri Puttaramaiya to give a ruling in this matter. When Sri Narasimha Reddy has raised his point of order it is for the Speaker to say whether there is a point of order or not. It is not for the Hon'ble Member Sri Puttaramiya or any other member to say whether there is a point of order or not in it.

ಚೇರ್ಮನ್ ಅವರು.—ನಾನು ಈಗಾಗಲೇ ಶ್ರೀ ಪುಟ್ಟರಾಮಯ್ಯನವರಿಗೆ ಮಾತನಾಡಲು ಅನುಮತಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ಅವರು ಮಾತನಾಡಿದ ನಂತರ ನಾನು ನನ್ನ ರೂಲಿಂಗನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಕೆ. ಪುಟ್ಟರಾಮಯ್ಯ.—ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಮಾತನಾಡಲು ನನಗೆ ಅವಕಾಶಕೊಟ್ಟಮೇಲೆ ಅದರ ಮೇಲೆ ಬೇರೆ ಸದಸ್ಯರು ಪಾಯಿಂಟ್ ಆಫ್ ಆರ್ಡರ್ ಎತ್ತುವದನ್ನು ನಾನು ಎಲ್ಲಿಯೂ ನೋಡಿಲ್ಲ. Any how let us forget it. ಆಯಾಯ ಕ್ಲಾಜುಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿಷಯವನ್ನು ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದೇ ನನ್ನ ಸೂಚನೆಯಾಗಿದೆ.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—Can a member make a suggestion on the point of order?

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಜಿ. ನರಸಿಂಹೇಗೌಡ (ಶ್ರವಣಬೆಳಗೊಳ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಇದಕ್ಕೆ ಪ್ರಿವಿಲೆಜ್ ಮೋಷನ್ ಮಂಡಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ರೂಲಿಂಗ್ ಕೊಟ್ಟಮೇಲೆ ಬೇರೆ ಸದಸ್ಯರು ಮಾತನಾಡಕೂಡದು.

(*Many Hon'ble Members rose*)

ಚೇರ್‌ಮನ್ ಅವರು.—ಎಲ್ಲರೂ ಮೊದಲು ದಯವಿಟ್ಟು ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ನಾನು ಒಬ್ಬರಿಗೆ ಮಾತನಾಡುವದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶಕೊಟ್ಟಮೇಲೆ ಅವರು ಮಾತನಾಡುತ್ತಿರುವಾಗ ಮತ್ತೊಬ್ಬ ಸದಸ್ಯರು ಎದ್ದುನಿಂತು ಮಾತನಾಡಿದರೆ ಸಭೆಯ ಕಾರ್ಯಕಲಾಪ ನಡೆಯುವುದು ಹೇಗೆ?

Sri M. C. NARASIMHAN (Kolar Gold Field).—May I submit to the Chair that all this confusion has arisen because Sri Suryanarayana Rao persisted in discussing the capacity of the Chair to permit a particular member to speak? That is how it has arisen.

ಚೇರ್‌ಮನ್ ಅವರು.—ನಾನು ಇನ್ನೂ ರೂಲಿಂಗ್ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಅವರು ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ಅವರು ಮಾತನಾಡುವುದು ಮುಗಿದ ನಂತರ ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ, ಪಾಯಿಂಟ್ ಆಫ್ ಆರ್ಡರದ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ಲಾರಿಫಿಕೇಷನ್ ಮಾಡುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—It is not given to the Hon'ble Member to cast a reflection or to make a comment. What I suggested was it was

(SRI K. S. SURYANARAYANA RAO) not open to Sri Puttaramiya or myself to make any suggestions when a point of order was raised.

ಚೇರ್‌ಮನ್ ಅವರು.—ನಾನು ಒಂದು ಸಲ ಶ್ರೀ ಪುಟ್ಟರಾಮಯ್ಯನವರಿಗೆ ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ಅದು ಆದನಂತರ ನನ್ನ ರೂಲಿಂಗ್ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ದಯವಿಟ್ಟು ಸದಸ್ಯರು ಮೇಲಿಂದ ಮೇಲೆ ಸಭೆಯ ಕಾರ್ಯಕಲಾಪಗಳಿಗೆ ಆತಂಕವನ್ನು ತರಬಾರದೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಕೆ. ಪುಟ್ಟರಾಮಯ್ಯ.—ನಮ್ಮ ವಿರೋಧ ಪಕ್ಷದ ನಾಯಕರ ಸಲಹೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ.

Sri K. KENCHAPPA (Hiriyur).—I am raising a point of order.

ಚೇರ್‌ಮನ್ ಅವರು.—ನಾನು ರೂಲಿಂಗ್ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ ಆದ ಕಾರಣ ಅದು ಆದನಂತರ ನೀವು ಹೇಳಬಹುದು.

Sri K. KENCHAPPA.—I must be given a chance to say what I have got to say before the Chair can decide whether there is a point of order or not.

ಚೇರ್‌ಮನ್ ಅವರು.—ಪಾಯಿಂಟ್ ಆಫ್ ಆರ್ಡರ್ ಏನೆಂಬುದನ್ನು ತಾವು ಹೇಳಿ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಕೆಂಚಪ್ಪ.—ಒಂದು ಸರ್ತಿ ರೂಲಿಂಗ್ ಕೊಟ್ಟ ಮೇಲೆ, ಮತ್ತೆ ರೂಲಿಂಗಿಗೆ ವಿರೋಧವಾಗಿ ಹೇಳಬಾರದು.

ಚೇರ್‌ಮನ್ ಅವರು.—ರೂಲಿಂಗ್ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಕೆಂಚಪ್ಪ.—ಪಾಯಿಂಟ್ ಆಫ್ ಆರ್ಡರಿಗೆ! ರೂಲಿಂಗ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಶ್ರೀ ಸೂರ್ಯನಾರಾಯಣ ರಾಯರಿಗೆ ಏಳ ಬೇಡಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ.

ಚೇರ್‌ಮನ್ ಅವರು.—ಶ್ರೀ ಕೆ. ಕೆಂಚಪ್ಪನವರು ಕೇಳಬೇಕು. ನಾನು ಇದುವರೆಗೆ ರೂಲಿಂಗ್ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಅವರಿಗೆ ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ಅವರು ಮಾತನಾಡಿದ ನಂತರ ರೂಲಿಂಗ್ ಕೊಡುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ತಾವು ತಪ್ಪು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಕೆಂಚಪ್ಪ.—ತಪ್ಪು ಹೇಳಿದ್ದರೆ, ನಾನು ಮಾತು ಮುಗಿಸಿದ ಮೇಲೆ ಹೇಳಿ. ಅವರೂ ನಿಂತಿದ್ದಾರೆ, ನೀವು ನಿಂತಿದ್ದೀರಿ, ಆದ್ದರಿಂದ ಶ್ರೀ ಸೂರ್ಯನಾರಾಯಣ ರಾಯರನ್ನು ದಯವಿಟ್ಟು ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದಿರಿ. ತಾವು ಒಂದು ಸಾರಿ ಹಾಗೆ ರೂಲಿಂಗ್ ಕೊಟ್ಟಮೇಲೆ ಸದಸ್ಯರು ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದುದು ಅವರ ಕರ್ತವ್ಯ. When once the Chair gives a ruling to the effect that the Hon'ble Member must sit down, because it had given a chance to Sri Puttaramiya to speak, it amounts to a ruling and the member should obey it.

Mr. CHAIRMAN.—I have not given a ruling.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಕೆಂಚಪ್ಪ.—ಅದು ಏನೇ ಇರಲಿ, ಇದು ರೂಲಿಂಗ್ ಆಗುತ್ತದೆ. ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಮೂರು ಸಾರಿ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಲಿಕ್ಕೆ ಹೇಳಿದರೂ ಅವರು ಎದ್ದು ನಿಲ್ಲುತ್ತಿದ್ದರು. ನಾವೆಲ್ಲಾ ಇಷ್ಟು ಜನ ಇಲ್ಲಿ ಕಾಲ ಕಳೆಯುವದಕ್ಕೆ ಬಂದಿಲ್ಲ. Rules of Procedure and Conduct, Article 161ದಲ್ಲಿ ಹೀಗೆ ಹೇಳಿದೆ :

"The Speaker may, if he deems it necessary, name a member who disregards the authority of the Chair or abuses the rules of the Assembly by persistently and wilfully obstructing the business thereof."

ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಹೀಗೆ ಸದಸ್ಯರು ಎದ್ದು ನಿಂತುಕೊಂಡರೆ, ನಾವು ಇಲ್ಲಿ ಸುಮ್ಮನೆ ಕಾಲ ಕಳೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ವೇಳೆಯನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಬಂದಿದ್ದೇವೆ. ಈ ರೀತಿ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ದೇಶದ ದುಡ್ಡು ವ್ಯರ್ಥವಾಗಿ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಚೇರ್‌ಮನ್ ಅವರ ಅಪ್ಪಣೆಯನ್ನು ಪಾಲಿಸಬೇಕು. When a ruling is given by the Chair, it must be obeyed. Let him be named and if he still persists, let there be an order from the Chair asking him to retire. If that is not done, there shall be no order in the Assembly. That is what I am submitting.

ಚೇರ್‌ಮನ್ ಅವರು.—ಪಾಯಿಂಟ್ ಆಫ್ ಆರ್ಡರಿನ ಮೇಲೆ ನಾನು ರೂಲಿಂಗ್ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ ಎಂದು ಮೊದಲು ವಿರೋಧ ಪಕ್ಷದ ನಾಯಕರು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಶ್ರೀ ಸೂರ್ಯನಾರಾಯಣರಾವ್ ಅವರು ಪಾಯಿಂಟ್ ಆಫ್ ಆರ್ಡರ್ raise ಮಾಡಿದರು. ಶ್ರೀ ಪುಟ್ಟರಾಮಯ್ಯನವರು ಏನು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ಎಂಬದನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಂಡು ನಾನು ರೂಲಿಂಗ್ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಅವರಿಗೆ ಮಾತನಾಡುವದಕ್ಕೆ ಅಷ್ಟೇ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ಸಭೆಯ ಕಾರ್ಯಕಲಾಪಗಳು ಸುಸೂತ್ರವಾಗಿ ಸಾಗುವಂತೆ ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ಆಜ್ಞೆಗಳನ್ನು ಪಾಲಿಸಬೇಕು. ಆತಂಕಗಳನ್ನು ತಂದೊಡ್ಡಬಾರದು. ಶ್ರೀ ನರಸಿಂಹ ರೆಡ್ಡಿಯವರ ಪಾಯಿಂಟ್ ಆಫ್ ಆರ್ಡರ ಮೇಲೆ ಈಗ ರೂಲಿಂಗ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. There is no point of order. ಶ್ರೀ ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪನವರು ಹೇಳಿದ್ದು ಸದ್ಯದ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟದ್ದಾಗಿದೆ. ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಬರುವದರಲ್ಲಿ ಅನ್ಯಾಯ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಅವರು ಹೇಳಿದರು. ಆದ್ದರಿಂದ There is no point of order. ಇನ್ನು ಶ್ರೀ ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪನವರು ತಮ್ಮ ಭಾಷಣವನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಬರಬೇಕಾದ ಹಣದ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಜನರು ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಅನ್ಯಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೆನು. ತೆರಿಗೆಯ ವಸೂಲಿಯ ವಿಷಯವಾಗಿ ಒಂದು ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟು ಇದೆ. ಸರಕಾರದಿಂದ ಸಂಬಳ ಪಡೆಯ ತಕ್ಕಂಥ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇದ್ದಾರೆ. ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ವಸೂಲಿ ಮಾಡುವುದು, ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕೊಡುವುದು, ಪರ್‌ಮಿಟ್ ಕೊಡುವುದು, ಲೈಸೆನ್ಸ ಸಸ್ಪೆಂಡ್ ಮಾಡುವುದು ಮುಂತಾದ ಕೆಲಸಗಳ ಸಲುವಾಗಿ ಸ್ಟೇಟ್ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ R.T.O. ಇದ್ದಾರೆ. ಇವರೆಲ್ಲರೂ ಕೂಡ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ ಟ್ಯಾಗ್ಸೇಷನ್ ಆಕ್ಟ ಕೆಳಗಡೆ ಬರುತ್ತಾರೆ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಈ ವಿಚಾರ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಇವೊತ್ತು ಕಲಾಸಿಪಾಳ್ಯಂ ನರಸಿಂಹರಾಜಾ ರೋಡು ಮುಂತಾದ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಟಾಕ್ಸಿ ನಿಂತಿರುವುದನ್ನು ನೋಡಬಹುದು.

ಒಬ್ಬ ಸದಸ್ಯರು.—ಪ್ರೈವೇಟ್ ಎಂದರೆ ಏನು ?

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—ಸ್ವಂತ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆಂದು ಟಾಕ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟು ಮಾಲೀಕರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಕಾರುಗಳನ್ನೂ ವ್ಯಾನುಗಳನ್ನೂ ಬಾಡಿಗೆಗೆ

ಕೊಟ್ಟು ವ್ಯಾಪಾರ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಮನೆಗೆ ತರಕಾರಿ ತರಲು ಮತ್ತು ಸ್ವಂತ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ ನೀವು ಪರಿಮಿಟ್ ಕೊಟ್ಟಿರುವುದು. ಆದರೆ, ಅವರು ವ್ಯಾಪಾರ ಮಾಡಿದರೆ ಅಂತಹವರನ್ನು ಹಿಡಿಯುವ ಕರ್ತವ್ಯ ಯಾರದು ? ಈಗ ತುಮಕೂರಿಗೆ ಬನ್ನಿ, ತುಮಕೂರ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡದಲ್ಲಿ 16 ವ್ಯಾನುಗಳು ಇರುತ್ತವೆ. ಸಿರಾದಿಂದ ತುಮಕೂರು, ತುಮಕೂರಿನಿಂದ ಮಧುಗಿರಿ, ಮಧುಗಿರಿಯಿಂದ ಸಿರಾ ಮತ್ತು ತುಮಕೂರಿನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು, ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ತುಮಕೂರಿಗೆ ಓಡಾಡುವ ಎಷ್ಟೋ ವೆಹಿಕಲ್ಸ ಇವೆ ಎಂಬುದು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬಂದು ನೋಡಿದರೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಏನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ನಾನು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಇವೇಡ್ ಮಾಡುವವರನ್ನು, ತಪ್ಪಿಸುವವರನ್ನು, ದೇಶಕ್ಕೆ ಅನ್ಯಾಯ ಮಾಡುವವರನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಬಿಟ್ಟು, ಬಾಟಾ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಬರುವ ಉತ್ಪತ್ತಿಯನ್ನ ಖೋತಾ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ತಂದಿರುವ ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ಸಮಾಧಾನದಿಂದ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ನಾವು ಅದಕ್ಕೆ ಏನು ಹೇಳಬೇಕು ? ಈ ಬಿಲ್ಲಿನಲ್ಲಿ ಅವಶ್ಯವಾಗಿದ್ದ ಪರಿವರ್ತನೆಯನ್ನು ಮಾಡಿಲ್ಲವಾದ್ದರಿಂದ ಇದನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಹೇಗೆ ?

ನಿಮ್ಮ R.T.O. ಸಂತೆ ಮೈದಾನಕ್ಕೆ ಬಂದಿದ್ದಾಗ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ಟಿಲ್ಲದೆ ತುಮಕೂರಿನಿಂದ ಸಿರಾಕ್ಕೆ ಒಂದು ಬಸ್ ಹೋಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳಿದರೆ ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ಆಂಟಿಕರಪ್‌ಷನ್ ಇಲಾಖೆಗೆ ಬರೆಯಿರಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ನಾನು ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ಮಂತ್ರಿಗಳ ಗಮನಕ್ಕೆ R.T.O. ನೋಟೀಸಿಗೆ S.T.O. ನೋಟೀಸಿಗೆ ಮತ್ತು ಅದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದೆನು. ಯಾರೂ ತಪ್ಪಿತಸ್ಥನನ್ನು ಹಿಡಿಯಲಿಲ್ಲ. 12 ಸಾವಿರ ಜನಗಳಿರುವ ಮಧುಗಿರಿಯಲ್ಲಿ ಆರು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳಿವೆ, ಸಿರಾದಲ್ಲಿ ಮೂರಿವೆ, ತುಮಕೂರಿನಲ್ಲಿ ಹದಿನಾರಿವೆ. ಪರ್ಮಿಟ್ಟಿಲ್ಲದೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳು ಹೋಗಿ ಬರುತ್ತವೆ. ಅಂತಹವರ ಮೇಲೆ ಕಾನೂನು ಪ್ರಕಾರ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ನನ್ನ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟಿಗೆ ಟೂರ್ ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ಬಹಳ ವಿನಯದಿಂದ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಅಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಪರ್ಮಿಟ್ ಇಲ್ಲದೆ ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕು. ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಸದಸ್ಯರಾಗಿರುವವರು ಮತ್ತು ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿರುವವರು ನನ್ನ ಮಾತಿಗೆ ಬೆಲೆ ಕೊಡಬೇಕು. ಯಾರ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹೇಳುತ್ತೇನೆಂದರೆ ನಿಮ್ಮ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ದೇಶದ ಹಣ ಮತ್ತು ದೇಶದ ಕಾನೂನಿನ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ತುಂಬ ಗೌರವವಿರುವ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಅಂತಹವರ ಮೇಲೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಒಂದು ಸ್ಯಾಂಡಿಟ್ರಿಪ್ಪಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಟ್ಟರೆ ಅದನ್ನು ದುರುಪಯೋಗಪಡಿಸುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಯಾರಾದರೂ ಪೋಲೀಸಿನವರಿಗೆ ಹೇಳಿದರೆ ಅವರು ನಮಗೆ ಇದೊಂದೇ ಕೆಲಸವೇ, ಇಮ್ಮಿಡಿಯೇಟ್ ಆಫೀಸರು ಇದ್ದಾರೆ ಅವರಿಗೆ ಹೇಳಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ "ನೋಡಪ್ಪಾ ನಾವು ಏನು ಮಾಡುವುದು, ಅವರು ಸಾಹುಕಾರರು" ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ನಾವು ಕಾಗದ ಬರೆದರೆ ಅವರಿಗೂ ನಮಗೂ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. "ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರವೇ ಹಾಗೆ ಕಾಗದ ಬರೆದರು" ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ನಿಮ್ಮ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಲೆಕ್ಟಿಂಗ್ ಏಜೆನ್ಸಿಗೆ ನಾನು ಒಂದು ಕಾಗದವನ್ನು ಬರೆದೆ; ಕಾನೂನಿಗೆ ಅಗೌರವ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಅಂತಹವರನ್ನು ಹಿಡಿದು ಬಲಿ ಹೊಡೆಯಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದೆ. ಈಗ ನೀವು ಇದರಿಂದ ಒಂದು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷಣೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ನಾವು ಸರಿಯಾದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒಂದು ಕೋಟಿ 60 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಉತ್ಪತ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದರೆ 50-60 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಸರ್ಕಾರೀ ಖಜಾನೆಗೆ ದುಡ್ಡು ಬರುತ್ತದೆ. ನಾನು ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹೇಳಿದರೆ ಸುಮ್ಮನೆ ಪಾಯಿಂಟ್ ಆಫ್ ಆರ್ಡರನ್ನು ರೈಸ್ ಮಾಡಿ ನನ್ನ ಕಾಲವನ್ನು ಕಳೆಯುತ್ತಾರೆ. ಈಗ ಲಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಸಂತೆಗೆ ಜನರನ್ನು ತುಂಬಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ನೋಡಿ ನಿಮ್ಮವರು ಏನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ? ಯಾವ ರೂಟಿನಲ್ಲಿ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಇದೆಯೋ ಯಾವ ರೂಟಿನಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಪರ್ಮಿಟ್ ಇಲ್ಲದೆ ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆಯೋ ಅಂತಹ ರೂಟುಗಳಲ್ಲಿ ನಿಮ್ಮ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಹೋಗುವುದೇ ಇಲ್ಲ. I swear before God that they have not entered into those routes. ಅವರೆಲ್ಲರೂ ಅಭಿಮಾನಕ್ಕೊಳಗಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಶಿರಾದಿಂದ ಪಾವಗಡ ಹೊಸಕೋಟೆಗೆ ಬೆಳಿಗ್ಗೆಯಿಂದ ಸಾಯಂಕಾಲದವರೆಗೂ ಪರ್ಮಿಟ್ ಇಲ್ಲದೆಯೇ ಓಡಾಡುತ್ತಿರುತ್ತವೆ. 60 ಮೈಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳ ತಂಟೆಗೆ ಅವರು ಹೋಗುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಪರ್ಮಿಟ್ ಇಲ್ಲದೆಯೇ ಓಡಾಡುತ್ತಿರುತ್ತವೆ. ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಆದರೆ ಅವನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೆ ಗತಿಯಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರದವರು ವೆಹಿಕಲ್ ನಡೆಸಿದಾಗ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಹತ್ತಿರ ಇನ್‌ಫ್ಲುಯನ್ಸ್ ಉಪಯೋಗಿಸಿ ಆರು ತಿಂಗಳ ಕಾಲ ನಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಬಿಡದೆ ವಜಾ ಆಯಿತು. ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ. ಬೆಂಗಳೂರು ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ under the very nose of the Government ಅನ್ಯಾಯ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ ಸಿಡ್ನಿ ರೋಡಿನಿಂದ ಒಂದು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ಬೇಕೆಂದು ಅಸೆಂಬ್ಲಿ ಮೆಂಬರುಗಳಾದ ನಾನು ಮತ್ತು ಶ್ರೀ ವೆಂಕಟೇಗೌಡರು ಹೇಳಿ ಕಳುಹಿಸಿದರೆ ಸಿಡ್ನಿ ರೋಡಿನಿಂದ ಓಲ್ಡ್ ಪಬ್ಲಿಕ್ ಆಫೀಸಿಗೆ ಬರಲು ಮೀಟರ್ ಎರಡು ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ತೋರಿಸಿತ್ತು. ಅದಕ್ಕೆ ಏನು ಕಾರಣ ? ನಾವು ಯಾರಿಗೆ ಹೇಳೋಣ ? ಯಾವ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಆ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿಡೋಣ ? ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಅತ್ಯಗತ್ಯ. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಇದರಿಂದ ಬರುವ ಹಣವೆಲ್ಲವೂ ಬಿದ್ದು ಹೋಗುತ್ತದೆ. ತಮ್ಮ ಕಾನೂನು ಕಟ್ಟಳೆಗಳಿಗೆ ಗೌರವವನ್ನು ಕೊಡದೇ ಇರುವ ಜನ ಇದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಅವರ ಮೇಲೆ ಸರಿಯಾದ ಬಿಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಯಾವುದಾದರೂ ಕಲೆಕ್ಟಿಂಗ್ ಏಜೆನ್ಸಿ ಇಟ್ಟು ಆಯಾ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿಯೇ ಹಣ ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು. ಷೆಡ್ಯೂಲಿನಲ್ಲಿ 60 ಮೈಲಿಗೆ ಕನ್‌ಸೆಷನ್ ತೋರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಒಂದು ಆಣೆಯಿಂದ ಒಂದು ಆಣೆ 3 ಕಾಸಿನ ವರೆಗೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅಂತಹವರ ಮೇಲೆ ಕ್ರಮವನ್ನು ಯಾರೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿಲ್ಲ ? ಸರ್ಕಾರ ನಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡಿರುವ ರೂಟಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರೈವೇಟು ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಐದು ಮೈಲಿಯೊಳಗೆ ಓಡಾಡುವ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡಕೂಡದು. ಸರ್ಕಾರದ ಕಾನೂನುಗಳನ್ನು ಅಗೌರವ ಮಾಡುವ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಬರುವವರಿಗೆ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ಪ್ರೈವೇಟಾಗಿ ತಮ್ಮ ನೋಟೀಸಿಗೆ ತರುತ್ತೇನೆ. ಒಂದು ಕಣ್ಣಿಗೆ ಬೆಣ್ಣೆ, ಒಂದು ಕಣ್ಣಿಗೆ ಸುಣ್ಣ ಎನ್ನುವ ಪಕ್ಷಪಾತ ಮನೋವೃತ್ತಿ ಹೋಯಿತು. ನಿಮಗೆ ಕೀರ್ತಿ ಬರಬೇಕಾದರೆ ಹಣ ಬರಬೇಕಾದರೆ ಇನ್ನೊಂದು ಏಜೆನ್ಸಿಯನ್ನು ಕ್ರಿಯೇಟ್ ಮಾಡಿ. ಅಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಮಾಡುವವರಿಗೆ 200 ರೂಪಾಯಿಗಳಂತೆ ಸಂಬಳ ಕೊಟ್ಟು

(ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ)

ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರುವ ಹಣವನ್ನು ವಸೂಲುಮಾಡಿ. ಆರೀತಿ ಡಿಫಿಸಿಟ್ ಆಗಿರುವುದನ್ನು ಫಿಲ್ ಅಪ್ ಮಾಡಿ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಪೂಣಚ್ಚ ಅವರು ದೇಶಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅವರಿಂದ ವಾಹನ ಸಂಚಾರ ಕಂಟ್ರೋಲಿಗೆ ಬಂತು. ನಾನು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಏನೇನು ಸಂಸ್ಕಾರ ಆಗಬೇಕೋ ಅದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಮಾಡಬೇಕು. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ವರದಿಗೆ ನನ್ನ ಅಸಮ್ಮತಿಯನ್ನು ಸೂಚಿಸಿ ಈಗ ನಾವು ಹೇಳಿದ ಅಂಶಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಈ ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಿ ಮುಂದಿನ ಸಾರಿಯಾದರೂ ಸರಿಯಾದ ಮಸೂದೆ ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಬರುವ ಹಾಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ನಂಬಿ ನನ್ನ ಭಾಷಣವನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

*ಶ್ರೀ ಬಿ. ಕೆ. ಪುಟ್ಟರಾಮಯ್ಯ.—ನಾನು ಈ ಮಸೂದೆಯಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡಲು ಹೆಚ್ಚು ಕಾಲ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ಹಿಂದೆ ಈ ಅಸೆಂಬ್ಲಿಯಲ್ಲಿ ಮಂಡಿಸಿದಾಗ ನಾನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಜೆಸ್ಟ್ ಮಾಡಿದ್ದೆ, ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ, ಅದು ಇಲ್ಲಿಯೇ ಚರ್ಚೆಯಾಗಲಿ ಎಂದು. ಎಷ್ಟೋ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಕಳುಹಿಸದೆ ಚರ್ಚೆಮಾಡಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಯಾವುದನ್ನು ಪಾಸ್ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೆವೋ ಅಂಥಾದ್ದನ್ನು ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿದರು. ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಕಳುಹಿಸುವಾಗ ವಿರೋಧ ಪಕ್ಷದವರು ಬೇಡ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೂ ಕಳುಹಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆಗಲೇ ನನಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಅನುಮಾನ ಬಂತು.

ಚೇರ್‌ಮನ್ ಅವರು.— ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ಕಳುಹಿಸುವಾಗ ವಿರೋಧ ಪಕ್ಷದ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರೂ ಇದ್ದರು. ಈಗಾಗಲೆ ಅದನ್ನು ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿ ಅದರ ವರದಿ ಬಂದಾಗಿದೆ. ಆ ವರದಿಯ ಮೇಲೆ ತಮ್ಮ ಸೂಚನೆಗಳೇನಾದರೂ ಇದ್ದಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಬೇರೆ ಅನಾವಶ್ಯಕವಾದ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಹೇಳಿ ಕಾಲಹರಣ ಮಾಡುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಕೆ. ಪುಟ್ಟರಾಮಯ್ಯ.—ನಾನು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದಹಾಗೆ ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಕಳುಹಿಸದೆ ಇದ್ದಿದ್ದರೆ, ಇಷ್ಟು ಚರ್ಚೆಗೆ ಅವಕಾಶವೇ ಆಗುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲವೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಮಸೂದೆಯಮೇಲೆ ಮಾಡಿರತಕ್ಕ ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿ ವರದಿಯ 16ನೆಯ ಕ್ಲಾಜಿನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿರುವ ವಿಷಯದ ಮೇಲೆ ಒಂದೆರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಈರೀತಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. "We consider that it is necessary to reduce the rate of tax on stage carriages plying on such roads."

4-30 P.M.

ಇಲ್ಲಿ ಹೀಗೆ ಹೇಳಿರುವುದರ ಉದ್ದೇಶವಾದರೂ ಏನು? ಇದರ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ದುರಸ್ತಿಮಾಡಿಸಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶವಿಲ್ಲವೆಂಬುದಾಗಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಯಾವ ಯಾವ ರಸ್ತೆಗಳು ಹೇಗೆ ಯಾವ ಯಾವ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತವೋ ಆ ಸ್ಥಿತಿಗಳನ್ನು ನೋಡಿಕೊಂಡು ಆಯಾ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಅಷ್ಟಷ್ಟೇ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಹಾಕುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಹೀಗೆ ಮಾಡುವುದು ಸರಿಯಾದ್ದಲ್ಲ. ದೇಶದಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ರಸ್ತೆಯನ್ನೂ ಉತ್ತಮಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಸರ್ಕಾರದವರ ಕರ್ತವ್ಯ. ಹಾಗಿರುವಾಗ ಅವರು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಯಾಗಿ ಅಂಥ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಕಡಮೆ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುವುದು ಖಂಡಿತ ಸರಿಯಾದದ್ದಲ್ಲ. ದೇಶದಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ರಸ್ತೆಗೂ ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಂದೇಸಮನಾದ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಹಾಕಲಿ, ಅದಕ್ಕೆ ನಾನು ಬೇಡವೆನ್ನುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸತಕ್ಕ ಬಗ್ಗೆ ಈಗ ಸರ್ಕಾರದವರು ತಾಳಿರುವ ಮನೋಭಾವ ಹೋಗಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಕ್ಲಾಜ್ 4ರಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಖಚಿತವಾಗಿ ವಿಷಯ ತಿಳಿಸದೆ ಬಹಳ ವೇಗ್ ಆಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. In case of half-yearly and annual licences, such rebate in respect of the tax as may be prescribed shall be paid ಎಂದು ಹೇಳಿರತಕ್ಕದ್ದು ಅಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಯಾವುದಾದರೊಂದು ಕಾನೂನನ್ನು ತರುವಾಗ ಹೀಗೆ ಮಾಡಿದರೆ ಹಾಗಾಗುತ್ತದೆ, ಹಾಗೆ ಮಾಡಿದರೆ ಹೀಗಾಗುತ್ತದೆ. ಅದಕ್ಕಿಷ್ಟು ರಿಬೇಟ್ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಖಚಿತವಾಗಿ ಹೇಳಿಲ್ಲ. 'ಕೇವಲ ಇಲ್ಲಿ 6 ತಿಂಗಳ ವಿಚಾರ ಹೇಳಲಾಗಿದೆ. ಮೂರು ತಿಂಗಳಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರೇನೂ ಹೇಳಿಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಟ್ಟಲು ಒಬ್ಬ ಸಾಲಮಾಡಬಹುದು. ಹಾಗೆ ಸಾಲತರುವಾಗ ಅವನು ಬಡ್ಡಿ ಕೊಡಲೇಬೇಕು. 3 ತಿಂಗಳಾದರೇನು ; 6 ತಿಂಗಳಾದರೇನು ? ಅಷ್ಟೇಅಲ್ಲದೆ ಇಷ್ಟು ರಿಬೇಟ್ ಕೊಡಲಾಗುತ್ತೆಂಬುದನ್ನು ನಿಗದಿಮಾಡಿಲ್ಲ. ಬಹಳ ವೇಗ್ ಆಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಚೆನ್ನಿಗರಾಮಯ್ಯ (ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಮಂತ್ರಿಗಳು).—ಈಗ ಇದು ಆಕ್ಟ್ ಆಗಬೇಕು. ಈ ಮಸೂದೆ ಪಾಸಾಗಿ ಆಕ್ಟ್ ಆದನಂತರ ಇದಕ್ಕೆ ರೂಲ್ಸ್ ಬೇರೆ ಬರುತ್ತವೆ. ಆಗ ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ವಿಶದವಾಗಿ ತಿಳಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಮೂಲ ಆಕ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಈ ವಿಚಾರಗಳೆಲ್ಲ ಬರುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎಂ. ಪೂಣಚ್ಚ.—ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಕಟಿಸತಕ್ಕ ನೋಟಿಫಿಕೇಷನ್‌ಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಈ ಅಧಿವೇಶನ ಕುರಿತು 30 ದಿವಸಗಳ ಅವಧಿಯೊಳಗೇನಾದರೂ ಬದಲಾವಣೆಯಾದರೆ ಅಂಥ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನೂ ಸಹ ಆ ನೋಟಿಫಿಕೇಷನಿಗೆ ಸೇರಿಸಿ ಪ್ರಕಟಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೇವೆ. ಇಲ್ಲದೆ ಇದ್ದರೆ ಅಂಥ ನೋಟಿಫಿಕೇಷನ್ ಜಾರಿಗೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಸಹ 16ನೆಯ ಕ್ಲಾಜಿನಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಕೆ. ಪುಟ್ಟರಾಮಯ್ಯ.—ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಲೈಸನ್ಸ್ ಕೊಡತಕ್ಕ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಈಗ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಸ್ಟೇಟ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಥಾರ್ಟಿಗೆ ವಹಿಸಿದ್ದೀರಿ. ಆದ್ದರಿಂದ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳು ಸ್ಟೇಟ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಥಾರ್ಟಿ ಇರುವ ಸ್ಥಳಕ್ಕಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಜಿಲ್ಲಾ ಕಸಬೆಗಳಿಗಾಗಲಿ ಬರಲು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಕಾರಣದಿಂದ ಬಸ್ ಲೈಸನ್ಸುಗಳನ್ನು ತಾಲ್ಲೂಕ್ ಲೆವಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೊಡುವಂತೆ ಏರ್ಪಾಟುಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಹೀಗಾದರೆ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಲೈಸನ್ಸ್ ಮಂಜೂರು ಮಾಡುವ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ನಾನು ಒಂದು ಅಂಶವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲಿಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ. ಅದೇನೆಂದರೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ದುಡ್ಡು ಕೊಡತಕ್ಕವರಿಗೆಲ್ಲ ಬಸ್ ಲೈಸನ್ಸುಗಳನ್ನು ಮಂಜೂರುಮಾಡಬಾರದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಹಾಗೆ ಲೈಸನ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಡುವಾಗ ಮತ್ತು ರಿನ್ಯೂ

ಮಾಡುವಾಗ ಬಸ್ಸಿನ ಬಾಡಿ ಭದ್ರವಾಗಿದೆಯೇ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಿ ಅಪಾಯವಿಲ್ಲದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತದೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಅಂಗವಾಗಿರುವ ರೋಡ್‌ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಥಾರ್ಟಿಯವರ ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ವರ್ಕ್‌ಷಾಪಿನ ಅಥಾರ್ಟಿಯಿಂದ ಒಂದು ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟನ್ನು ಪಡೆಯುವಂತೆ ಒಂದು ನಿರ್ಬಂಧ ಹಾಕಬೇಕೆಂಬುದು ನನ್ನ ಒಂದು ಸಲಹೆ. ಇದರಿಂದ ಜನರ ಸುರಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಕಾಪಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡ್‌ಮಾಡತಕ್ಕ ಒಂದು ಸರ್ಕಾರಿ ವರ್ಕ್‌ಷಾಪಿರುವಾಗ ಈರೀತಿ ಒಂದು ನಿಬಂಧನೆಯನ್ನೇಕೆ ಇವರು ಮಾಡಬಾರದು ? ಆದರೆ ಇದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾನು ಮತ್ತೊಂದು ವ್ಯಸನಕರವಾದ ಸಮಾಚಾರ ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ಆದರೆ ಅದೆಷ್ಟು ನಿಜವೋ ಸುಳ್ಳೋ ಆ ಸಂಗತಿ ನನಗೆ ತಿಳಿಯದು. ಸರ್ಕಾರದವರು ನಿಜವಾಗಿದ್ದರೆ ಆ ಸಂಗತಿಯನ್ನು ನಿಜವೆಂದು ಹೇಳಲಿ-ಇಲ್ಲವೇ ನಿಜವಲ್ಲವೆಂದಾದರೂ ಹೇಳಲಿ. ಆ ವ್ಯಸನಕರವಾದ ವಿಚಾರವೇನೆಂದರೆ ಈಗ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಬಾಡಿ ಕಟ್ಟಿಸಲು ಅವುಗಳನ್ನು H.A.L.ಗೆ ಕಳುಹಿಸಿಕೊಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅದು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರಿಂದ ನಡೆಸಲ್ಪಡುತ್ತಿರುವ ಒಂದು ಉದ್ಯಮ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅದು ನೇರವಾಗಿ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದ ಆಡಳಿತಕ್ಕೊಳಪಡದಿದ್ದಾಗ್ಯೂ ಇಂಡಿಯಾ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ನಡೆಸಲ್ಪಡುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಅದನ್ನು ಒಂದು ಸರ್ಕಾರಿ ಉದ್ಯಮವೆಂತಲೇ ಭಾವಿಸಬಹುದು. ಹೀಗಿರುವಾಗ ಸ್ಟೇಟ್ ಸರ್ಕಾರದ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಈ H.A.L. ನಲ್ಲಿ ಬಾಡಿ ಕಟ್ಟಿಸಲು ನೇರವಾಗಿ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರವೇ ಈ ವ್ಯವಹಾರ ನಡೆಸಬಹುದು. ಹಾಗೆ ಮಾಡದೆ ಈಗ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಮಧ್ಯೆ ಒಬ್ಬ ಏಜಂಟರನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಅವರ ಮೂಲಕ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಬಾಡಿಯನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆಯೆಂದೂ ಇದರಿಂದ ಬಹಳ ಹಣ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆಯೆಂದೂ ನಾನು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ.

ಚೇರ್ಮನ್ ಅವರು.—ವರ್ಕ್‌ಷಾಪಿಗೂ ಈಗ ಸಭೆಯ ಮುಂದಿರುವ ಮಸೂದೆಗೂ ಏನು ಸಂಬಂಧ ?

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಕೆ. ಪುಟ್ಟರಾಮಯ್ಯ.—ಸಂಬಂಧವಿದೆ. ದುಡ್ಡು ಕೊಟ್ಟವರಿಗೆಲ್ಲ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಮಂಜೂರುಮಾಡಬಾರದೆಂದು ಹೇಳಿದೆ. ಕಾರಣ ಬಸ್ಸುಗಳ ಬಾಡಿ ಸುಭದ್ರವಾಗಿಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡತಕ್ಕ ಜನರಿಗೆ ಅಪಾಯ ಒದಗಬಹುದು. ಅಂಥಾದ್ದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲದಂತೆ ಸರ್ಕಾರ ಸೂಕ್ತ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲೆಂದು ನಾನೀಗ ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ಸೂಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಮುಂದೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಇದನ್ನು ಇಷ್ಟವಿದ್ದರೆ ಮಾಡಲಿ-ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಬಿಡಲಿ. ಇನ್ನು ನಾನಾಗಲೇ ಹೇಳಿದ ಆ ಮಧ್ಯಸ್ಥಗಾರರ ಮೂಲಕ ಬಾಡಿ ಕಟ್ಟಿಸತಕ್ಕ ನೀತಿಯಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ತುಂಬ ಕೆಟ್ಟ ಹೆಸರು ಬರುತ್ತದೆ. ಸರ್ಕಾರದ ದುಡ್ಡೂ ಸಹ ಹಾಳಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ತಾವೇ ನೇರವಾಗಿ ಆರ್ಡರ್ ಪ್ಲೇಸ್‌ಮಾಡದೆ ಮಧ್ಯಸ್ಥಗಾರರಿಗೇಕೆ ಕಮಿಷನ್ ಕೊಡಬೇಕು ? ಈ ವಿಚಾರವೇನು ನಿಜವೇ ಅಥವಾ ಅಲ್ಲವೇ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ತಿಳಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ನಾನೇನೋ ಜನರಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಅವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದಿದ್ದೇನೆ. ಇನ್ನು ಈ ಅಪೀಲ್ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸಬೇಕೆಂದಿದ್ದೆ. ಆದರೆ ಆಗಲೇ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಈ ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಬೇರೊಂದು ರೂಲ್ಸ್ ಬರಲಿವೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಿಂದ ನಾನಿನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಈ ಮಸೂದೆ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡಲಿಚ್ಛಿಸುವುದಿಲ್ಲ.

ಇನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಬಾಬಿನಿಂದ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ಎಂದರೆ—ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡ್-ವಿಲೇಜ್ ಪಂಚಾಯಿತಿ, ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗಳಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿರತಕ್ಕ ಹಣದ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ಲಾಜ್ 20 (ii) ರಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಈವರೆಗೂ ಆರೀತಿ ಯಾವ ಹಣವನ್ನೂ ಪಾವತಿಮಾಡಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಬೇಗ ಪಾವತಿಮಾಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಸ್ವಾಮಿ, ನಾನಿನ್ನು ಒಂದು ವಿಚಾರ ಮಾತ್ರ ತಿಳಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇನೆ. ವ್ಯವಸಾಯ ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸತಕ್ಕ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಕೆಲವು ರಿಯಾಯಿತಿಗಳನ್ನು ಕೊಡಲಾಗುತ್ತದೆಂದು ತಿಳಿಸೋಣವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ನಾನೂ ಸಹ ಒಬ್ಬ ರೈತನೇ. ನನಗೂ ಹೊಲ-ಗದ್ದೆ-ಮನೆಗಳಿವೆ. ರೈತನಾಗಿ ನಾನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕಂದಾಯ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ನೀವು ಈರೀತಿ ಒಂದು ವಿನಾಯಿತಿಯನ್ನು ಏಕೆ ತರುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಎಂದರೆ ನಾಳೆ ಹೊಸ ನಮೂನೆಯ ಭೂಸುಧಾರಣೆಗಳು ಜಾರಿಗೆ ಬರಲಿವೆ. ಆ ತರುವಾಯ ಒಬ್ಬ ರೈತನಿಗೆ ಇಂಥ ಮೆಷಿನರಿಗಳನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ವ್ಯವಸಾಯಮಾಡಲು ಆತನಿಗೆ ಜಮೀನೆಷ್ಟಿರಬೇಕು ಏನು ಎತ್ತ ಎನ್ನುವ ಅಂಶವನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೆ ನಾಳೆ ಯಾರಿಗೂ ಅಷ್ಟೊಂದು ಜಮೀನನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಲು ಅವಕಾಶವಿರುವಂತೆ ಕಂಡು ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಯಾರಿಗೇ ಆಗಲಿ ಇಷ್ಟು ಯಂತ್ರೋಪಕರಣಗಳನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ವ್ಯವಸಾಯ ನಡೆಸುವಷ್ಟು ಜಮೀನುಗಳು ಇರಲಾರವು. ಹೀಗಿರುವಾಗ ಈ ಶಾಸನ ನಿಯಮವೆಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಜಾರಿಗೆ ಬರುತ್ತದೋ ನೋಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಅರೆ ಮನಸ್ಸಿದೆಯೋ ಅಥವಾ ಪೂರಾ ಮನಸ್ಸಿದೆಯೋ ಎಂಬುದು ನಾಳೆ ಗೊತ್ತಾಗಬೇಕು.

ಚೇರ್ಮನ್ ಅವರು.—ಈಗ ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಲ್ಯಾಂಡ್ ರಿಫಾರಂಸ್ ಮಸೂದೆ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ತಾವು ಸಭೆಯ ಮುಂದಿರುವ ವಿಚಾರ ಬಿಟ್ಟು ಬೇರೆ ವಿಚಾರವನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸುವುದು ಕ್ರಮಬದ್ಧವಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಕೆ. ಪುಟ್ಟರಾಮಯ್ಯ.—ಸ್ವಾಮಿ, ನನಗೆ ಇವೊತ್ತೂ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಲ್ಲಿ ಬಹಳ ವಿಶ್ವಾಸವಿದೆ. ಈರೀತಿ exemption ಕೊಡುವುದರಿಂದ ಸ್ವಲ್ಪ ತೊಂದರೆ ಇದೆ. ಇಂಥದಕ್ಕೆ ಉತ್ತೇಜನ ಕೊಡುವುದರಿಂದ ಜನಗಳ ಗತಿ ಏನು, ದನಗಳ ಗತಿ ಏನು ? ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ದನಗಳನ್ನು ಯಾರೂ ಪೋಷಣೆಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ವಿನಾಯಿತಿಯನ್ನು ಕೊಡುವುದರಿಂದ ದನಕರುಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಕೊಂಡು ಅದನ್ನು ಪೋಷಣೆಮಾಡುವ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಯಾರೂ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಲಾರಿವಗೈರೆ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಸುಲಭವಾಗಿ ವ್ಯವಸಾಯ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ದನಗಳನ್ನು ಪೋಷಣೆಮಾಡುವ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಕಡಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಇನ್ನೂ ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಲಾರಿಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಅದರಲ್ಲಿ ಗೊಬ್ಬರ ಸಾಗಿಸುವ ಜನಗಳಿಗೆ ವಿನಾಯಿತಿಯನ್ನು ಕೊಡುವುದೆಂದರೆ, ನನಗಂತೂ ಅರ್ಥವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ವಿನಾಯಿತಿ ಬಡವರಿಗೆ ದೊರೆಯುವುದಿಲ್ಲ. ನನ್ನಂಥವರಿಗಾಗಲಿ, ನನಗಿಂತ ಕಡಮೆ ಜಮೀನು ಇರುವವರಿಗಾಗಲಿ ಇದರ ಪ್ರತಿಫಲ ದೊರೆಯುವುದಿಲ್ಲ. ಯಾರಿಗೋ ದೊರೆಯುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ವಿನಾಯಿತಿಯನ್ನು ಯಾರಿಗೂ ಕೊಡುವುದು ಬೇಡ, ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಒಂದೇಸಮನಾಗಿ ಇರಲಿ. ಯಾವ ಸೋಷಿಯಲಿಸ್ಟಿಕ್ ಪ್ಯಾಟರ್ನ್ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೋ ಅದು ಇದರಲ್ಲಿ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಆ ವಿನಾಯಿತಿ ಕೊಡುವುದು ಬೇಡ

(ಶ್ರೀ ಬಿ. ಕೆ. ಪುಟ್ಟರಾಮಯ್ಯ)

ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನುಳಿದ ವಿಷಯಗಳಿಗೆ ನಾನು ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅವು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟದ್ದು.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎಂ. ಪೂಣಚ್ಚ.—ಅವು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿವೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಕೆ. ಪುಟ್ಟರಾಮಯ್ಯ.—ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿಲ್ಲ, ವಿರೋಧಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಆ ವಿಷಯವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಬಿಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ಅವುಗಳ ಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡುತ್ತ ಹೋದರೆ ಬಹಳ ಹೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನೂ ಇತರ ಮಾನ್ಯ ಸ್ನೇಹಿತರು ಮಾತನಾಡುವವರಿದ್ದಾರೆ ಆದ್ದರಿಂದ ನನ್ನ ಭಾಷಣವನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

*ಶ್ರೀ ಎಸ್. ವೈ. ಪಾಟೀಲ್ (ಸಿಂದಗಿ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ಸಭಾಗೃಹದ ಮುಂದಿರುವ ಬಿಲ್ಲಿಗೆ ನಾನು ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಶ್ರೀಮಾನ್ ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪನವರು ಏನು ಮಾತನಾಡಿದರೋ ಆ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದೆರಡು ಮಾತು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಯಾವುದೇ ಕಾಯಿದೆಯನ್ನು ಮಾಡಿದರೂ ಸಹಿತ ಅದನ್ನು ಅಮಲ್ ಬಜಾವಣೆಮಾಡುವುದು ಸರ್ಕಾರದ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಇದೆ. ಸರ್ಕಾರದ ನೌಕರದಾರರ ಮೇಲಿದೆ, ಜನತೆಯ ಮೇಲೆ ಯಾವ ತರಹ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯೂ ಇಲ್ಲವೆನ್ನತಕ್ಕ ಒಂದು ಭಾವನೆ ಇರುವುದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಅದರ ಸಲುವಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪನವರು ಹೇಳಿದ ವಿಷಯು ಪೂರ್ಣ ಸತ್ಯವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿಲ್ಲ, ಆದರೆ ಅದನ್ನು ಅಲ್ಲಗಳೆಯುವುದಕ್ಕೂ ಪ್ರಯತ್ನಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ ಆದರೆ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಇವೊತ್ತು ಯಾವುದೇ ಕಾಯಿದೆ ಮಾಡಿದರೂ ಸಹಿತ ಕಾಯಿದೆಯ ಉಲ್ಲಂಘನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಜನತೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಕೊಡುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ತಿಳಿಯಬೇಕು. ಏಕೆಂದರೆ ನಮಗೆ ಅನುಕೂಲವಿದ್ದಾಗ ಅದನ್ನು ಸಮರ್ಥಿಸಿ ಅನಾನುಕೂಲವಾದಾಗ ಅದನ್ನು ವಿರೋಧಿಸುವುದು ಸೂಕ್ತವಾದ ಮಾರ್ಗವಲ್ಲ. ತೊಂದರೆಗಳು ಏಕೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತವೆ ಎಂದು ತಿಳಿದು ಅವುಗಳನ್ನು ನಿವಾರಣೆಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮಾನ್ಯ ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪನವರು ಅತಿಶಯೋಕ್ತಿಯಾಗಿ ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ತೊಂದರೆ ನಿವಾರಣೆಯಾಗಬೇಕಾದರೆ, ಸಣ್ಣ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಬೇಕು. ಆಗ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಉತ್ತಮವಾಗುತ್ತದೆ.

[MR. DEPUTY SPEAKER in the Chair.]

ಯಾವುದೇ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಸರಿಯಾಗಬೇಕಾದರೆ, ಇರತಕ್ಕ ತೊಂದರೆ ನಿವಾರಣೆಯಾಗಬೇಕಾದರೆ, ಒಂದು ಬಸ್ಸಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತದೆ, ಮತ್ತೊಂದು ಬಸ್ಸಿಗೆ ಕಡಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ, ಅಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಕಾರುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವವರಿಗೂ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಬಡಾವಣೆಯುಂಟಾಗತಕ್ಕ ಸಂದರ್ಭ ಬರುತ್ತದೆ. ನಾನು ಎಲ್ಲ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಲ್ಲಿಯೂ ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದೇನೆಂದರೆ ಸರ್ಕಾರ ಕಾಯಿದೆ ಮಾಡುವಾಗ ಅದಕ್ಕೆ ಸೂಕ್ತ ಸಲಹೆ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಅಭ್ಯಂತರವಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಅದನ್ನು ಅಮಲುಬಜಾವಣೆ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ದೇಶದ ಎಲ್ಲ ಜನತೆಯೂ ಸಹಕಾರಮಾಡಬೇಕೇ ಹೊರತು ಕೇವಲ ಕಾಯಿದೆ ಇದೆ, ಸ್ವಲ್ಪ ಜನ ನೌಕರರು ತಪ್ಪು ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ಹೇಳಬಾರದು. ನೌಕರದಾರರು ತಪ್ಪುಮಾಡುವುದು ಜನತೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಮಾಡುತ್ತದೆನ್ನುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಎಂಬುದನ್ನು ಅತ್ಯವಶ್ಯವಾಗಿ ಲಕ್ಷ್ಯದಲ್ಲಿಡಬೇಕು. ಇದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಧ್ಯಕ್ಷರು ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಇಬ್ಬರು ಸದಸ್ಯರು ಒಂದೇ ಸಲ ಏಳಬಾರದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತ ಇದ್ದರೂ ಸಹ ಎಂಡು, ಮೂರು ಮಂದಿ ಏಳುವುದು ಸರ್ವಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿದೆ. ಯಾವುದೇ ಕಾಯಿದೆಯನ್ನು ಅಮಲುಬಜಾವಣೆ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ, ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ದುಡ್ಡು ಬಂದು. . . .

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಹನುಮಯ್ಯ (ಚಳ್ಳಕೆರೆ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಒಂದು ಪಾಯಿಂಟ್ ಆಫ್ ಆರ್ಡರ್. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಅಮಲು ಬಜಾವಣೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ನಮಗೆ ಅದರ ಅರ್ಥ ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಅದು ಪಾಯಿಂಟ್ ಆಫ್ ಆರ್ಡರಲ್ಲ. ಅದು clarification.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ವೈ. ಪಾಟೀಲ್.—ಇದು ಪರಿಹಾರವಾಗಬೇಕಾದರೆ ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ನಮಗೂ ಮತ್ತು ಇಲ್ಲಿನ ಮಾನ್ಯ ಮಿತ್ರರುಗಳಿಗೂ ಭಾಷೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯಾಗಬೇಕು. ಭಾಷಾಮಿಲನವಾಗಬೇಕಾದರೆ, ನಾವು ಈ ಭಾಗದ ಭಾಷೆಯನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ; ಮತ್ತು ಈ ಭಾಗದ ಜನಗಳು ನಮ್ಮ ಭಾಗದ ಭಾಷೆಯನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನಮಾಡಬೇಕು. ನಾವೆಲ್ಲರೂ ಕೂಡಿ ಇಲ್ಲಿ ಅಸೆಂಬ್ಲಿ ಅಧಿವೇಶನವನ್ನು ನಡೆಸಬೇಕಾದರೆ ಭಾಷಾ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಪಾಯಿಂಟ್ ಆಫ್ ಆರ್ಡರ್ ತೆಗೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಯಾವುದಾದರೂ ವಿಷಯದ ಸಲುವಾಗಿ ಪಾಯಿಂಟ್ ಆಫ್ ಆರ್ಡರ್ ತೆಗೆಯಬಹುದು. ಆದುದರಿಂದ ನಾವುಗಳು ಒಬ್ಬರ ಭಾಷೆಯನ್ನು ಮತ್ತೊಬ್ಬರು ತಿಳಿಯುವುದಕ್ಕೆ ಅತ್ಯವಶ್ಯವಾಗಿ ಪ್ರಯತ್ನಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಮ್ರತೆಯಿಂದ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. . . .

Sri M. C. NARASIMHAN.—Sir, the Hon'ble Member seems to be only concerned with telling the other Members, how they should speak. Actually the subject under discussion is the Motor Vehicles Bill. If the Hon'ble Member confines his remarks to the Motor Vehicles Bill, more useful discussion would take place. On a previous occasion, Hon'ble Sri Puttaramiya was pulled up the Chair and asked to confine his remarks to the relevant portions of the Bill. What the Hon'ble Member is now trying to do is to traverse—if I may put it so—ten miles away from the subject. What he was trying to say is as to how the members should behave. He was trying to draw the analogy of what happened in this House earlier. How is it relevant ?

Mr. DEPUTY SPEAKER.—He was not saying all that.

Sri M. C. NARASIMHAN.—He was saying that the members should behave in this manner or that—what they should try to do. What should be done outside the floor of the House was also sought to be brought in for discussion.

Mr. DEPUTY SPEAKER.—I do not think that he was speaking on the behaviour of the members; he was only explaining on the point raised by Sri Hanumaiah.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ವೈ. ಪಾಟೀಲ್.—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಹೇಳಿದ್ದು ಸರಿಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಮಿತ್ರರಾದ ನರಸಿಂಹನ್ ಅವರಿಗೆ ತಿಳಿಸುತ್ತೇನೆ. ನಾನು ಪಾಯಿಂಟ್ ಆಫ್ ಆರ್ಡರ್ ಎತ್ತಿದ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಒಂದೆರಡು ಮಾತು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೆ.

ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ನಾನು ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಇವೊತ್ತು ತಾತ್ವಿಕವಾಗಿ ಒಕ್ಕಲುತನ ಮಾಡುವವರಿಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡತಕ್ಕ ಸಲುವಾಗಿ ಕೆಲವು ಸೂಟಿ ಕೊಡಬೇಕು, ವಿನಾಯಿತಿ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಪ್ರಾರ್ಥಿಸುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಮಾತು. ಯಾವುದೇ ಕಾಯಿದೆ ಅಮಲು ಬಜಾವಣೆಯಾಗಬೇಕಾದರೂ ಜನತೆಯ ಸಹಕಾರಬೇಕು. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಲಾಭವಾಗುವುದರ ಸಲುವಾಗಿ ಸಲಹೆಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

Sri V. SRINIVAS SHETTY (Coondapoor).—I would not take up the time of the House very long. I would have very much liked to oppose the Bill, but I cannot, because this is not a Bill which will hit the poor. Generally speaking, it is the rich man who is being taxed under this measure.

Sir, I heard a lot about the transport administration of Mysore. How far these alle ations are true, I am not in a position to say. We have in South Kanara a number of transport services. I have my own differences with some of the owners. We have struck against them; I had taken pa t in strikes against them. But one thing that I have to admit in respect o the transport administration in South Kanara is that it is really very good and the employees of the bus services, when I compare the pay given in South Kanara with what is given even by the Government to its transport services here, is very favourable. When I made casual enquiries, I was astonished when certain employees of the Transport Services in Bangalore said that the pay given to a Bus Conductor and a Driver was much below the subsistence level. I would like to bring home to the Hon'ble Minister that this state of affairs should end. Government should not only try to tax the people but its employees should be treated very fairly. I would like to state it publicly that certain employees have made lots and lots of money, through corruption.

It is just possible that when you do not pay a man sufficiently to live, he takes bribery with both hands to make up for what he is not given. So the condition precedent to eradicate poverty is to give fair wages, fair salaries, so that they may live honourably in a city like Bangalore. I only wish to say this much as regards the condition of the employees of the Transport Service.

Next I wish to bring to the notice of the Hon'ble Minister certain practices which have begun to prevail in my district. One of my friends while speaking here said that tax should be paid in the treasuries of the taluk headquarters, and tax certificate obtained in district headquarters. I found before integration the practice prevailing in Madras Presidency to which my district belonged; the tax was paid in the sub-treasury in each taluk and a certificate for having paid the tax was automatically given to him. The only thing that was looked into was whether there was insurance certificate. If it was there the tax certificate was automatically given. Now I find that the tax should be paid into the taluk treasury but the insurance certificate and the challan for having paid the tax have to be sent to the district headquarters. God save the party if he can get a certificate within a month or two! I am told that this is the practice which was prevailing in erstwhile Mysore State and is still prevailing here. But I humbly submit that this state of affairs is a scandal. Because, I know instances personally where approaches had to be made in the offices. For example, if a person belonging to my taluk, about 92 miles from Mangalore, had to get a certificate he had to travel a distance of 92 miles to the headquarters and make a humble approach to the clerk concerned to obtain a simple certificate for the payment of tax. Every quarter—generally taxes are paid by these people only quarterly—they have to go 90 or 100 miles and make obeisance to the clerk concerned. I do not want to say anything further. It was easier to get certificates in my district by mere payment of tax to the sub-treasury.

(SRI V. SRINIVASA SHETTY)

There was no question of obeisance to any clerk. Now there is a vast difference. We are talking of corruption. This is one of the methods.

While speaking on this Bill, I should like to refer to what Sri B. K. Puttaramiya said about rules. In most of these Bills, what happens in the Assembly—with due respect to the Assembly,—is reduced to powerlessness. I do not say anything else. Only delegated legislation is prevailing. It cannot be helped. We are only passing skeleton legislation; the power is actually in the executive. It is to the secretaries—I do not know how far the Ministers are able to look into these things—that complete powers have been delegated. We are here only to simply say "Yes" or "No" while passing the legislation. Not only in this Bill but there are so many Bills where powers have been delegated to the executive who frame the rules.

In this particular case everything depends upon the rules; where tax should be paid, how it is to be paid, where to get the certificate, who is the appellate authority—all these things have to be done by the rules. Hon'ble Home Minister said that they have got vast powers under clause 22 and the rules are placed before the House for thirty days. I find this provision made not only in this Bill but in almost all the Bills. What I find in practice is that 99 per cent of the members do not look into these rules at all because it is only when our attention is drawn we read the rules. Not that we do not at all look into these rules; in practice we do not look into them, and so we do not remember the period. It may be 100 or 30 days. It is only a *namkavasthe* provision. I do not mean anything towards treasury benches when I say that. In actual practice members do not take the trouble of asking the Secretary for the rules for reading them much less for moving amendments. The rules are there and the Act is there. What I say is that the whole thing depends upon the person who exercises the power. It is our wish that the State Transport Service should attain to top notch efficiency and Government should have maximum efficiency and we should get rid of corruption in these cases. The Chief Justice of India some time ago said it did not depend upon the laws but it depended upon who actually enforces them. We can pass ideal laws in the Legislature, what does it matter? But it depends upon the person who enforces it. The Hon'ble Minister must therefore look into all these things and see that such complaints do not come from the public and some of the matters which I have mentioned may be looked into and rectified.

*Dr. T. PARTHASARATHY (Malleswaram).—Mr. Speaker, after going through the Select Committee Report I feel it is like transfer of an image from a concave to a convex mirror. Some of the sound suggestions made here are never incorporated in the Select Committee Report. They are simply forgotten. As I went through exemptions, I find that invalid carriages have not been completely exempted. In fact they should be completely exempted. That amount of benevolence on the part of the Hon'ble Minister I expected. In future at least an amendment to that effect may be brought forward.

I know this is an income-making Bill. On a previous occasion I have spoken about nationalisation of buses, including goods transport. There are people who are fleet owners, like the C.P.C. with 80 or 100 buses. Their income is so large that they certainly deserve to be taxed more as a separate body. If it is not possible to nationalise their services let them at least be taxed extra. But I do not find anything like that in the Select Committee Report. When our nationalised transport alone as a non-remunerative organisation is able to make 24 lakhs I could imagine what private fleet owners could make.

Coming to the agricultural tractors, the provision made in the Bill is confusing and the explanation to the clause is still more confusing. You say that persons or materials should not be transported for agricultural operations, but an agriculturist can transport men and materials within the village. Suppose an agriculturist has two bits of land one at one end of the village

and the other at the other end of the village; what has he to do to transport men and materials to those places,

5 P.M.

Should he fly or go along with his people there ? In fact, the exemption is unwarranted, because he is a land-owner with a big capital and owning big tracts of land. This exemption never helps the ryots. It only goes to the benefit of the big land-owners.

We impressed and yesterday Sri Narasimhan said that there should be a non-lapsable road fund. I would go further and suggest that taxes on motor spirit should be pooled to form a non-lapsable road fund. The taxation on motor spirit should go back to the road. If this is converted into a fund, it will go for the benefit of the roads. Some of our roads look like Himalayan slopes. We are paying to the workshops more than the taxes that we pay you. We do not know to whom we should complain. If we approach the Corporation they say that the amount of contribution to the local bodies is very poor and they say—go and ask the Government. . . .

Sri G. SIVAPPA (Chitaldrug).—The Hon'ble Member was pleased to state that no exemption should be given under article 16. Is it his opinion that no exemption should be shown ?

Dr. T. PARTHASARATHY.—Yes. Because it never helps the poor ryot. It only helps the rich landlord who owns 500 or 1,000 acres.

Regarding the condition of the taxis in the City of Bangalore, I would request the Hon'ble Minister to nationalise them immediately. The condition of those taxis are very miserable and the connection between the taxis and the Police are very complicated. It is something inexplicable. If any one travels in these taxis, there is every possibility of getting infected. These taxis carry dead bodies, infected bodies and what not. We have got in the Corporation a special vehicle to carry infected persons. They are not much used by the public. It is the taxis that carry them. An enactment should be made that taxis should not take for hire persons suffering from epidemic diseases. It is quite possible that an innocent person who travels next will get infected. You see in the Victoria Hospital taxis standing to carry dead bodies and you see several of them there any day. Such things jeopardise the health of the citizens who travel next in the same taxi. An enactment should be there to curtail and control the taxis. Then coming to the meters of the taxis, there seem to be all sorts of scientific inventions which can be adjusted. They have got all sorts of gadgets. The meter will suddenly show more to the surprise of the passenger. And the condition of these taxis are hopeless. I do not know who issues the licence to these taxis. There will be no battery and there will be no petrol. If one wants to reach his destination, he has to reach it only the next day. Sometimes, the passenger has to pay his full fare and get out in the middle before reaching his destination. The police man will be there at every taxi stand and he does not seem to check these things.

Regarding the speed limits, I do not know what speed limits you have fixed for Government vehicles and buses. They fly at extraordinary speed. I suppose the Minister has also an experience of this. What checks have you made ? A bus is a massive vehicle. It goes at such a great speed that it looks like a bull-dozer that would crush all and sundry that would come before it. It is the driver of a small car who has to go aside to save his life. This nationalisation has brought in a certain tendency amongst the drivers. They think they are Government servants and therefore they cannot be touched by any one else. When they drive the big buses, the destinies of the small cars seem to hang in the balance. I have tried many a time to stop them and advise them. But they say "You may complain to any higher authority. We do not care." A driver says this because he thinks that he is a Government servant due to the nationalisation of bus transport and no one can harm him or check him.

I wish to say a few words regarding the nationalisation of transport services in the City of Bangalore. If these buses

(DR. T. PARTHASARATHY)

are inspected, at least fifty of them, were they in America, should have been sent to the motor grave. All the buses are in a hopeless condition. If the Hon'ble Minister travels one day in all the buses, he will understand the position. Generally, I do not travel in these buses. But as I was appointed as a member in the Advisory Committee, I went round in these buses, and I feel that if any mentally aberrated person travels in them, he will completely become bad. I have travelled just to know the conditions. If the licensing authority is brought before you, I am sure you will punish him.

SRI C. M. POONACHA.—I hope that my Hon'ble friend is not suggesting that mental torture for me. (*Laughter*)

DR. T. PARTHASARATHY.—The whole thing rocks and you feel as if there is something radically wrong.

Another suggestion of mine is regarding the exemption of buses owned by schools and other institutions. These schools and local institutions pay taxes equally and fairly as a private car owner. But I feel that giving exemption on such vehicles will help the parents in lessening their expenditure on their children. This is a fair suggestion and I advocate that these vehicles should be exempted from taxes.

This is my last suggestion, Sir. You have fixed a particular fare for passenger traffic. But you have not fixed any rate for goods traffic. Private lorries carry these goods. I feel that Government should fix a particular rate either by poundage or tonnage. At present their charges are so uncomfortable. It is difficult to understand how they charge. As you have fixed for passanger traffic, why not you fix a particular fare for goods traffic also, per mile per pound? The present rates are very ambiguos. For a small package they charge a certain rate and for a big package too they charge the same rate. There should be a specific law that these goods should be charged either by pound or hundredweight.

SRI C. M. POONACHA.—Do you mean passenger luggage freight?

DR. T. PARTHASARATHY.—Goods traffic carried by lorries, Sir.

SRI C. M. POONACHA.—Goods traffic as such, I am afraid the Motor Vehicles Act of 1939 will have to be amended if such a thing is contemplated.

DR. T. PARTHASARATHY.—It is an experience of mine. The charges made by the private lorries are absolutely without any control. They charge anything they like. With these suggestions, I would like to close my speech.

SRI M. C. NARASIMHAN.—Sir, the Hon'ble the Minister was pleased to state that if the rates of goods traffic have got to be fixed, the Motor Vehicles Act of 1939 would have to be amended. Does not the Motor Vehicles Act of 1939, in section 43, provide for the fixation of rates in relation to goods vehicles?

SRI C. M. POONACHA.—I was just expressing a doubt. I was not making a categorical statement.

SRI C. K. RAJAIAH SETTY (Chicknaikanahalli).—Sir, many of my friends have given their valuable suggestions in the administration of this measure. You are aware that many of the local bodies are maintaining vehicles and some nursery schools and other institutions are maintaining vehicles. I find that no exemption has been given for local bodies for the vehicles maintained by them. After all, the vehicles of these local bodies ply within the municipal limits and very rarely they run outside. But no exemption is shown to such vehicles. Many of these are used to take the waste to the compost yard. It is necessary that the Hon'ble Minister should consider that in the interests of the Grow More Food Scheme, some concessions should be shown for the vehicles maintained by local bodies. The second thing is about items in the Schedule such as fire engines, fire tenders and road water sprinklers. After all, they are meant for public service and most of them are owned by the P.W.D. itself or by some of the municipalities and district boards. I do not know what exactly is the idea in levying tax on them. Government should therefore think of exempting them completely. Even some of the big factories like the H.A.L. and the

Hindustan Machine Tools want their service. As a matter of fact, the Government should encourage them because they are doing a public service. The Municipalities may kindly be asked to send them to the villages if there are any fire accidents and do free service. It will be a great encouragement if the Government exempts them from this tax.

Thirdly, most of the people who are owning licences simply take the licences and hire them for Rs. 250 or 300. Nominally the licences will be in their names and by this method they are making Rs. 300 or Rs. 400 per month. It is nothing but exploitation I do not know why it should be allowed. After all, the road is Government's, the vehicle belongs to somebody and as middle men they are making a lot of money. We are trying to nationalise so many things.

So, the nationalisation of the buses is a very important thing. As regards the income of each bus, it depends upon various factors like the locality in which the bus plies, the distance over which it moves and the road it uses. If we auction the bus routes just as we do the toddy shops, I am sure the Government will make double the amount they are making now. Otherwise, whatever the Government is recovering by way of licence fee may be kept as the minimum and whoever offers a tender over and above that minimum may be given the bus licence. After all, so many people are evading the tax and are overloading the buses. Only a month ago the D.S.P. of Tumkur somehow caught a bus in which men were packed like pigeons. There was a police dafedar there and they have taken some action in this matter. This is the state of affairs everywhere and they are not well managed. Most of the police officers are almost at the mercy of the bus owners. I do not know whether the Hon'ble Minister has noticed it or not, but there are so many kinds of *mamuls* such as gambling *mamuls*, bus owners' *mamuls* and illicit distillation *mamuls*. I am prepared to take the Minister himself surprisingly to the very bus stand where the Sub-Inspector will be stationed.

Sri M. RAJASEKHARA MURTHY (T. Narsipur).—On a point of order, Sir. The subject matter before the House is the Motor Vehicles Taxation Bill. My friend is discussing about the issue of bus permits to various persons, how these permits are being renewed and how the buses are being overloaded. These are naturally outside the scope of this Bill. I request the Chair to call the Hon'ble Member to order and ask him to stick to the Bill before the House.

Mr. DEPUTY SPEAKER.—He is discussing the Bill. Let us take a lenient view of it.

Sri C. K. RAJAIAH SETTY.—It is a matter of income to the Government and I am also suggesting to Government as to how it can make money. Government is losing a lot of money now. If buses and lorries load beyond their capacity and ply on roads which are bad, there will be damage to the roads as well as to the bridges. After all, all these things are covered under the Bill. I do not know how my friend has misunderstood me and how he advises me like that.

As my friend Dr. Parthasarathy said just now, the roads are bad. It is therefore necessary that we should pay attention to the improvement of roads. Our P.W.D. Minister has said that he was in a dilemma as to how to find Rs. 2 crores. If that amount is needed to repair the District Board Roads, it is necessary to increase the income by all these means. We should create a road fund and all the money received by way of road cess, the income from motor vehicles spirit taxation and from other sources should be credited to this fund. After all, under the First Plan as well as under the Second Plan, communication is a very important subject and the Government should develop it. A very decent amount should be set apart to recondition the roads. I am sure there are so many bus owners who are prepared to repair and make roads themselves. There are so many lines which pay better. In some places there are no roads. Still the buses are running. Not only does it lead to the deterioration of the road but also to the deterioration of the buses. When this is the case, some new system will have

(SRI C. K. RAJAIAH SETTY)

to be devised. If nationalisation is not possible at one stretch, the Government should change the very method of issuing the licence in the interest of Government itself. My friend Sri Srinivasa Shetty expressed the difficulties met with in the renewal of licences. After the new State was formed, regional committees have been formed for issuing licences. The people are experiencing awful difficulties in this matter. If people come from far off places on a Sunday, they have to wait for three or four days. The method of issuing licences by district authorities is better. This seems to be more feasible than the method we are now following.

Sri M. RAJASEKHARA MURTHY.—On a point of order, Sir. The S.T.A. and the R.T.A. come under section 44 of the Indian Motor Vehicles Act. The issue of bus permits comes under section 47 of that Act. I do not know why my friend is discussing all those subjects under this Bill. This Bill d es not contemplate either the issue of licences or. . . . .

Mr. DEPUTY SPEAKER.—He is discussing the general policy.

Sri M. RAJASEKHARA MURTHY.—He should confine himself to the Report of the Select Committee.

Sri M. C. NARASIMHAN.—May I submit in respect of the objection raised by my friend on the other side that all these things pertain to the notifications to be issued under the Motor Vehicles Act and even under the 1939 Central Act? If it is an amendment to the 1939 Motor Vehicles Act, the objections raised by my friend could be understood. These things pertain only to the notifications to be issued by the State Government. So, they become relevant.

Sri C. K. RAJAIAH SETTY.—Very recently, there were very heavy rains and the Jogi Matha Express which runs from Chitaldrug to Bangalore dashed against a tree near Sira with the result that a lady aged 20 years lost her teeth and one man received a hard blow on his chest. When the first aid box was opened, there was neither tincture nor bandage. If this is the state of affairs, I do not know how the Government takes interest in matters of administering simple things and how they are well-managed and how public interest is guarded. More than everything, I want to take the Minister himself once in a Government bus. If he sits and travels in a Government Express Bus he will definitely understand what things need to be modified. The horns fixed for those buses are worse of type than the ordinary car horns. These express buses are expected to run at a high speed and so they should have special horns. For want of this, one day it so happened that there was an accident. The horn of the express bus could not be heard by a lorry driver because that lorry was fitted with diesel engine and as a result of that there was collision. These are simple things which should be noticed and properly remedied. Human life is very important. People expect that travel in Government buses should ensure safety and security much more than travel in private buses. Nowadays, we see so many private bus-owners fixing radios in their buses and even providing library facilities in their buses, but the condition of Government buses, except the few new buses, is deteriorating. Before a bus starts from the garage, the foreman or the person in charge should check all parts. Otherwise, he should be severely punished. Most of the Government buses are insured in the Government Insurance Department. So even if there is any risk, the compensation paid by the Government Insurance Department goes to another Government department only. So the tendency is developing not to exercise proper care and as a result of that there is much wastage.

With these few remarks, I definitely hope that the Minister in charge will look into these things and make the necessary alterations, additions and modifications. I hope that he would take note of these things and make further improvements in the Bill.

[MR. SPEAKER in the Chair].

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಲ್. ನರಸಿಂಹಯ್ಯ (ಹೆಬ್ಬೂರು).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ನಮ್ಮ ಮುಂದಿಟ್ಟಿರುವ ಈ ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಯ ವರದಿಯನ್ನು ನಾನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ

ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತಾ ಎರಡು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಹೇಳಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇನೆ. ಇದರ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ನನ್ನ ಕೆಲವರು ಸ್ನೇಹಿತರು ಈ ತರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿದೆಯೇ ಅಥವಾ ಕಡಮೆಯೇ ಎಂಬುವನ್ನು ಚರ್ಚಿಸುವ ಗೋಜಿಗೇ ಹೋಗದೆ Administrative ವಿಷಯಗಳ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಮಾತನಾಡಿದರು. Administrative ವಿಷಯದಲ್ಲೇನೋ ನನ್ನ ಸ್ನೇಹಿತರುಗಳು ಹೇಳಿದ್ದು ಕೆಲವು ಮಟ್ಟಿಗೆ ನಿಜವೇ. ಯಾವುದಾದರೂ ಬಸ್ ಪರ್ಮಿಟ್ಟನ್ನು ತನ್ನ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿರುವುದನ್ನು ಬೇರೆ ಯಾರಿಗೋ ಕೊಟ್ಟು ತಿಂಗಳಿಗಿಷ್ಟು ಹಣ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದು ನಿಶ್ಚಯವಾಗಿಯೂ ಇದೆ. ಇಂಥಾದ್ದಕ್ಕೆ ಇಲ್ಲಿ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಯಾವುದೂ ಕಂಡು ಬಂದಿಲ್ಲ. ಕಾನೂನು ಮಾಡಿ ಮದರಾಸಿನಲ್ಲಿ ಹಿಂದೆ ಹೇಗಿತ್ತೋ ಹಾಗೆ ಒಂದು ಫೀಜು ವಿಧಿಸಿದರೆ ಇಂಥ ರೀತಿಯ ಕಳ್ಳತನ ನಡೆಯುವುದಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ಇಲ್ಲಿ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿದ ಹಾಗೆ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ.

ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ನಮ್ಮ ಡಾಕ್ಟರು ಪಾರ್ಥಸಾರಥಿಯವರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ, ಸ್ಕೂಲಿಗೆ ಹೋಗುವ ಚಿಕ್ಕ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ concession ತೋರಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆಂಬಂತೆ ಕೋ-ಆಪರೇಟಿವ್ ಸೊಸೈಟಿಗಳ ಉಪಯೋಗಕ್ಕಾಗಿ ಇಟ್ಟಿರುವ ಲಾರಿ ಮತ್ತು ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ concession ತೋರಿಸಬೇಕು. ಇದೂ ಒಂದು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉದ್ಯಮ; ಸರ್ಕಾರದವರೇ ನಡೆಸುತ್ತಿರುವಂತಹದೆನ್ನಬಹುದು. ಇದಕ್ಕೆ ಇಲ್ಲಿ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿದ ಹಾಗೆ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ. ಆಮೇಲೆ, ಆಹಾರ ಧಾನ್ಯವನ್ನು ಒಂದು ಜಮೀನಿನಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಜಮೀನಿಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿದೆಯೆಂದು ನಾನು ತಿಳಿದಿದ್ದೇನೆ. ಇದು ಬಹುಶಃ ನೂರಾರು ಎಕರೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಜಮೀನು ಇರುವವರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಕೊಟ್ಟಂಥಾದ್ದಾಗಿದೆಯೇ ಹೊರತು ನನ್ನಂಥ ಬಡರೈತನಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಂಥ ಸೌಕರ್ಯವಲ್ಲ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಯವರು ಮಾಡಿರುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಬಡವರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವುದನ್ನು ನಾವು ಮಾಡಬೇಕೇ ಹೊರತು ಅನುಕೂಲಸ್ಥರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವನ್ನು ಮಾಡಬೇಕಾದ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿರಲಿಲ್ಲ. ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಇದನ್ನು ಮಾಡಿದೆಯೆಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಹಾಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈಗ ಸರ್ಕಾರದವರು Monopoly Routes ಎಂದು ಮಾಡಿದ್ದರೂ ಸಹ, ಆ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲವನ್ನೂ Express ಬಸ್‌ಗಳೆಂದೇ ಮಾಡಿಬಿಟ್ಟು ಹಳ್ಳಿಯ ಜನರಿಗೆ, ಹತ್ತಿರದ ಪ್ರಯಾಣದವರಿಗೆ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಏನೂ ಅನುಕೂಲವಿಲ್ಲವಾಗಿದೆ. ಯಥಾಪ್ರಕಾರ ಅವರು ಯಾವುದಾದರೂ ಲಾರಿಯನ್ನೋ, pleasure carನ್ನೋ ತಡೆದು ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಅದರಲ್ಲಿ ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾಗಿದೆ. Monopoly Routes ನಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಬಸ್ಸು ಓಡಿಸುವುದು ಸರ್ಕಾರದವರ ಆದ್ಯ ಕರ್ತವ್ಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಹಾಗೆಯೇ, ಈಗ ರೋಡ್ ಮೈಲೇಜ್ ಏನೋ ಹಾಕಿದ್ದೀರಿ. ಅದಕ್ಕನುಸಾರವಾಗಿ ನಮ್ಮ ರೈತರು ರಸ್ತೆಗಳು ಚೆನ್ನಾಗಿರುವ ಕಡೆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಕೇಳಿದರೂ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದರು, ಈ ವಾದವನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪುವುದಿಲ್ಲ. ರಸ್ತೆ ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ, ಇಲ್ಲ ಎಂದು certify ಮಾಡುವವರು ಇಲಾಖಾ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು. ಅವರು certify ಮಾಡಿದರೆ ಕೊಡಬಹುದು. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಶ್ರೀ ರಾಜಯ್ಯ ಶೆಟ್ಟರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ accident ಗಳು ಆಗುತ್ತವೆ ಅಷ್ಟೆ.

ಸರ್ಕಾರದವರು ಮನಾಪಲಿ ರೂಟ್ಸ್ ಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಜನರ ಸೌಕರ್ಯಕ್ಕಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಾಡಿಸಲೇ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಜನರು ಲಾರಿಯಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಿಸುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ, R.T.S. ಆಫೀಸನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಇಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಇದರಿಂದ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಅವರು ಪ್ರತಿಯೊಂದಕ್ಕೂ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬಂದು ರಾಮಾ-ಕೃಷ್ಣಾ ಎಂದು ಒದ್ದಾಡುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು. ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಹತ್ತಿರ ಹತ್ತಿರದಲ್ಲಿಯೇ ಇರುವಂತೆ ಎಲ್ಲಾ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಹೆಡ್‌ಕ್ವಾರ್ಟರುಗಳಲ್ಲೂ ಮೊದಲಿದ್ದಂತೆಯೇ R.T.A. ಆಫೀಸುಗಳನ್ನು ಕೂಡಲೆ ತೆರೆಯಬೇಕು. ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ, ನಾವು ಎಷ್ಟು ಬೇಕಾದರೂ ದುಡ್ಡು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಿದ್ಧರಿದ್ದೇವೆ, ಆದರೆ ಮೂರು ನಾಲ್ಕು ದಿವಸ ಕೆಲಸವೆಲ್ಲಾ ಬಿಟ್ಟು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಅಲೆದಾಡುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು ಎಂದು. ಅವರ ಈ ಕಷ್ಟ ವಾಸ್ತವವಾದದ್ದು. ಅದನ್ನು ಶೀಘ್ರದಲ್ಲಿಯೇ ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು.

ಆಮೇಲೆ, Brake Inspectorಗಳನ್ನು ತಾವೀಗ ಮೂರು-ನಾಲ್ಕು ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್‌ಗಳಿಗೆ ಒಬ್ಬರಂತೆ ಹಾಕಿದ್ದೀರಿ. ಇವರು ಯಾವತ್ತು ಬರುತ್ತಾರೋ ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಸೊಸೈಟಿಯದೇ ಒಂದು ಲಾರಿ ಇತ್ತು. ಅದರ Brake certify ಮಾಡಿಸಬೇಕೆಂದರೆ ನಮ್ಮ ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯವನ್ನೆಲ್ಲಾ ಖರ್ಚು ಮಾಡಬೇಕಾಯಿತು. ಹೀಗೆ ಏನಾದರೂ ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯ ಉಪಯೋಗಿಸಿದರೆ ಬೇಗ ಕೆಲಸವಾಗುತ್ತದೆಯೇ ವಿನಾ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ 15 ದಿವಸಗಳಾದರೂ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನೇನೂ ಬ್ರೇಕ್ ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟರುಗಳ ಮೇಲೆ ಆಕ್ಷೇಪಣೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತಿಲ್ಲ. ಅವರಿಗೆ ವಾಸ್ತವವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಜಾಸ್ತಿ ಇದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮೊದಲಿದ್ದ ಹಾಗೆಯೇ ಒಂದೊಂದು ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟಿಗೆ ಒಬ್ಬರಂತೆ Brake Inspectorಗಳನ್ನು ನೇಮಿಸಬೇಕು. ಈ ಸೌಕರ್ಯ ಕೊಡಬೇಕು ಮತ್ತು ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಹೆಡ್‌ಕ್ವಾರ್ಟರುಗಳಲ್ಲೇ ಹಣ ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿದರೆ ಇನ್ನೂ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗುತ್ತದೆ. ಮೊದಲು ಇದೇ ರೀತಿ ಇತ್ತು. ಕೂಡಲೆ ಮೊದಲಿದ್ದಂತೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿ ವಿನಂತಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಬೊಂಬಾಯಿನ ಕಡೆಯೆಲ್ಲಾ ಡೀಸೆಲ್ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳಿಂದ ಓಡಿಸುವ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನೂ ಪೆಟ್ರೋಲ್‌ನಿಂದ ಓಡಿಸುವ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಕಡಮೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನೂ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ತಾವು uniformity ದರ ಮಾಡಿರುವುದು ಬಹಳ ಸಾಧುವಾದದ್ದು. ಇದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದವರನ್ನು ಅಭಿನಂದಿಸಲೇ ಬೇಕು. ಇದನ್ನು ಮಾಡದೆ ಇದ್ದಿದ್ದರೆ ಡೀಸೆಲ್ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳವರು ಬಹಳವಾಗಿ ತಮ್ಮನ್ನು ಆಕ್ಷೇಪಣೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಒಂದೇ ರೀತಿಯಾಗಿ ಮಾಡಿದ್ದು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಸಮಾಧಾನಕರವಾಗಿದೆ.

ಈ ರೀತಿ ನಾನು ಹೇಳಿರುವ ನಾನಾ ಲೋಪದೋಷಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿಬಿಟ್ಟರೆ ಈ ಬಿಲ್ಲಿನಲ್ಲಿ ಏನೂ ತಾಪತ್ರಯವಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಎಲ್ಲರೂ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಸ್ವಾಗತಿಸುತ್ತಾರೆ. ನಾನಂತೂ ಇದನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಸ್ವಾಗತಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

5-30 P.M.

*ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎಂ. ಪೂಣಚ್ಚ.—ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಈ ಮಸೂದೆ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಕೂಲಂಕಷವಾದಂಥ ಚರ್ಚೆ ಯಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಉತ್ತಮವಾದ ಕೆಲವು ಸಲಹೆಗ ಳನ್ನು ಕೂಡ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಚರ್ಚೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ಅವುಗಳೆಲ್ಲವನ್ನೂ ಕೂಡ ಪರ್ಯಾಲೋಚಿಸಿ ರೂಲ್ಸ್ ತಯಾರು ಮಾಡು ವಂಥ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಆ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ನಾವು ಅಡಕ ಮಾಡಬಹುದೋ ಅಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಅವನ್ನು ಖಂಡಿತವಾಗಿ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರ ಸಾಕಷ್ಟು ಮುತುವರ್ಜಿಯನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತದೆ.

ಈ ಮಸೂದೆಯ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ನೀಡಿದ ಕೆಲವು ಅಭಿ ಪ್ರಾಯಗಳ ಮೇಲೆ ನಾನು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿ ಆದಷ್ಟು ಕ್ಷಿಪ್ರವಾಗಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆಯಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾಗಿ ಮೂರು ಅಂಶಗಳು ಹೊರಪಟ್ಟುವು. ಒಂದನೆಯದು ಇದರಲ್ಲಿ ಮಾಡಿರುವಂಥ ತಿದ್ದುಪಡಿಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಸರ್ಕಾರ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂಬುದು. ಅಲ್ಲದೆ ಈ ಪ್ರಕಾರದ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ವಸೂಲು ಮಾಡುವ ಒಂದು ಕಾನೂನು ಮಾಡಿದಾಗ್ಯೂ ಕೂಡ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ವಸೂಲು ಮಾಡುವಾಗ ಅವು ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯಿಂದ ಕೈತಪ್ಪಿ ಹೋಗದೆ ಭದ್ರ ಪಡಿಸಬೇಕೆಂಬ ಸೂಚನೆ ಒಪ್ಪತಕ್ಕದ್ದಾಗಿದೆ. ಸರ್ಕಾರ ಖಂಡಿತವಾಗಿಯೂ ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಮುತುವರ್ಜಿಯನ್ನು ಮತ್ತು ದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ವಹಿಸಿ ಈ ಕಾನೂನು ಅನ್ವಯದಿಂದ ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ವಸೂಲು ಮಾಡಬೇಕಾದ ತೆರಿಗೆ ಪ್ರಮಾಣ ಅಥವಾ ಯಾವುದೇ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಕೈಬಿಟ್ಟು ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡದೆ ನ್ಯೂನತೆಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿ ಸರಿಯಾಗಿ ಅದನ್ನು ವಸೂಲು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಈ ಸಲಹೆ ನೀಡಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರನ್ನು ನಾನು ಅಭಿನಂದಿಸುತ್ತೇನೆ ಮತ್ತು ಅವರಿಗೆ ಋಣಿಯಾಗಿದ್ದೇನೆ.

ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಒಂದು ವಿಷಯ ಹೇಳಿದರು. ರೆಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಮಾಡಿ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಪಡೆಯುವ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಅನಾನುಕೂಲತೆಯಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ರಾಜಶೇಖರ ಮೂರ್ತಿಯವರು ಹೇಳಿದರೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಅದು ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗಿದೆ. ಸೆಕ್ಷನ್ ಐದರ ಪ್ರಕಾರ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್, ತೆರಿಗೆ, ಲೈಸೆನ್ಸ್ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ವಿಚಾರ ಹೇಳಿದರು. ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಪಡೆಯುವಾಗ ತೊಂದರೆಯಿದ್ದರೆ ಬಗೆಹರಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿರುವ ವಿಷಯವನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಖಂಡಿತ ಆಲೋ ಚಿಸುತ್ತದೆ.

ಮುಂದೆ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ನಡೆಯುವ ರೀತಿ, ಪರ್ಮಿಟ್ ವಿಚಾರ ವಗೈರೆ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೇಳಿದರು. ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಕಾನೂನನ್ನು ಅನ್ವ ಯಿಸುವ ಕ್ರಮ ಸ್ವಲ್ಪ ವಿಳಂಬವಾಗಿ ಮತ್ತು ದೀರ್ಘ ವಾಗಿ ಕೂಡ ಚರ್ಚೆಯಾಯಿತು. ಆ ಮಟ್ಟಿಗೆ ನಾನು ಉತ್ತರ ಕೊಟ್ಟು ಈ ಸಭೆಯ ಕಾಲವನ್ನು ಕಳೆಯಲು ಉದ್ದೇಶ ಪಟ್ಟಿಲ್ಲ.

ಇನ್ನೊಂದು ಮುಖ್ಯವಾದ ವಿಷಯವನ್ನು ಅನೇಕ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದರು. ಅದೇನೆಂದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಆಕ್ಟಿನಲ್ಲಿದ್ದ ಹಾಗೆ ಅಥವಾ ಬೊಂಬಾಯಿ ಆಕ್ಟಿನಲ್ಲಿರುವ ಹಾಗೆ ರೋಡ್ ಫಂಡ್ ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾದ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಈ ಮಸೂದೆಯಲ್ಲಿ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲವೆಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದರು. ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ನಾನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರ ಅವಗಾಹನೆಗೆ ಒಂದು ಮುಖ್ಯವಾದ ವಿಚಾರವನ್ನು ತರಬೇಕೆಂದು ಇಷ್ಟ ಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಸರಕಾರದ ಹಣಕಾಸಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಕಾರ್ಯ ಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ಕೆಲವೊಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಕಾರ್ಯಾ ಚರಣೆಗೆ ಫಂಡುಗಳನ್ನು ಮಾಡುವ ವಾದ ಇದು. ಆದರೆ ಇತ್ತೀಚಿನ ಆಯವ್ಯಯದ ಪಟ್ಟಿಯು ತಯಾ ರಿಕೆಗೆ ಮತ್ತು ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದಂತಹ ಹಣ ವನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ಕೊಡುವಂತಹ ವಿಧಾನಕ್ಕೆ ಅದು ಹೊಂದಿಕೊಳ್ಳುವಂತಹ ವಿಷಯವಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ನೀವು ಸ್ವಲ್ಪ ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈಗ ಒಂದು ಕನ್‌ಸಾಲಿಡೇಟೆಡ್ ಫಂಡು ಎಂದು ಒಂದೇ ಒಂದು ಫಂಡಿದೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಆದಾಯ ತೆರಿಗೆಯಿಂದ ಬರುವ ಹಣವು ಈ ಫಂಡಿಗೆ ಸೇರುತ್ತದೆ. ಈ ಫಂಡಿ ನಿಂದ ಯಾವುದೇ ಒಂದು ಆಣೆ ಖರ್ಚಾಗಬೇಕಾದರೂ ಕೂಡ ಆ ಖರ್ಚು ಈ ಸಭೆಯ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಪಡೆದು ಮಂಜೂರಾತಿಯನ್ನು ಪಡೆದೇ ಖರ್ಚಾಗ ಬೇಕು. ಈ ಆಯವ್ಯಯ ಪಟ್ಟಿ ರಚನೆಯ ಕಾರ್ಯ ಕ್ರಮಕ್ಕೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡರೆ ಈ ಫಂಡನ್ನು ಕ್ರಿಯೇಟ್ ಮಾಡುವುದು ಸರಿ ಎನಿಸುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಯು. ಎಂ. ಮಾದಪ್ಪ.—ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸವೂ ಸಹ ಬೊಂಬಾಯಿ ಸರಕಾರದಲ್ಲಿ ಅದು ಜಾರಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಕಾರ್ಯತಃ ವಸೂಲು ಆದ ಹಣವೆಲ್ಲಾ ಕನ್‌ಸಾಲಿ ಡೇಟೆಡ್ ಫಂಡಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಫಂಡಿಗೆ ಹೋದ ನಂತರ ಶೇಕಡ ಐದರಷ್ಟು ಸಭೆಯ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಆದಮೇಲೆ ಆ ಫಂಡಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಆ ರೀತಿ ಇಲ್ಲಿ ಮಾಡುವು ದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲವೇ?

Sri M. C. NARASIMHAN.—Since when this was laid down? Has it been laid down by the Government of India recently?

Sri C. M. POONACHA.—I was just explaining the budgetary procedures that are being followed after the new Constitution has come into force. The procedure has been slightly altered that that pie that is credited to the consolidated fund of the State could only be withdrawn by an express sanction of this House. That is the right conferred on this House. That point should be borne in mind. Now funding a particular revenue for a particular purpose would mean giving that authority to the executive to utilise it. That thing may be made clear before we argue on this particular point. That is all I was trying to explain. Funding of course could be done. Even for that, the expending of money from out of that fund would be left to the executive. I was just wondering whether my Hon'ble friends were actually suggesting such a course of action when they were putting the proposition of creating a separate fund in this behalf. That is my point. ನಾವು ಈ ಫಂಡನ್ನು ರಚನೆ ಮಾಡಿ

ರಸ್ತೆಗಳಿಗೇ ಈ ಹಣವನ್ನು ನಿಗದಿಯಾಗಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈಗ ನಮಗೆ ಈ ಕಾಯಿದೆ ಅನ್ವಯದಿಂದ ಬರುವ ಒಂದು ಕೋಟಿ ಇಪ್ಪತ್ತು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ವರಮಾನದಿಂದಲೇ ಎಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುವುದು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಈ ಹಣವನ್ನು ನಾವು ಫಂಡಾಗಿ ಇಟ್ಟಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಅದರಿಂದ ಸಾಕಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ರಸ್ತೆ ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಎರಡು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗಿಂತ ಈ ಫಂಡು ಮೀರುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ನಾವು ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾಗಿ ಹೇಳಬಹುದು. ಈಗ ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನದ ಆಯುವ್ಯಯ ಪಟ್ಟಿಯ ಪ್ರಕಾರ ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನಗಳ ರಸ್ತೆಗಳ ದುರಸ್ತಿಗಾಗಿ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಮೆ ನಾಲ್ಕು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಖರ್ಚಾಗುತ್ತಿವೆ. ಆ ರಸ್ತೆಗಳಿಂದ ಬರುವ ಆದಾಯಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಒದಗಿರುವಾಗ ಇಂತಹ ಫಂಡನ್ನು ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ಈವಾದ ಅಷ್ಟೊಂದು ಸಮಂಜಸವಾದುದಲ್ಲ ಎಂದು ನಾನು ಈ ಸಭೆಗೆ ಅರಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ.

ಅನಂತರ ನಿಮಗೆಲ್ಲರಿಗೂ ತಿಳಿದಂತೆ ನಮ್ಮದು ಖೋತಾ ಬಡ್ಜೆಟ್ಟು. ಹೀಗೆ ಡೆಫಿಸಿಟ್ಟು ಬಡ್ಜೆಟ್ಟು ಇರುವಾಗ ಈ ರೀತಿ ಫಂಡುಗಳನ್ನು ಮಾಡುವುದು . . . .

Sri M. C. NARASIMHAN.—Are you proposing that hereafter *ad infinitum* we should have a budget? This is not a Bill for this year.

Sri C. M. POONACHA.—I am trying to meet my friends' arguments from all points of consideration. I am not merely making one point and basing my arguments only on that. Even under that, taking into consideration the average budgetary position and also taking into consideration that we have a series of intensive development programmes before us, I might, with certain amount of confidence, say that for some time to come we are not going to have a surplus budget unless we decide that the tempo of development programmes be reduced. Let us have a full picture before us before we argue on a particular thing. This important point has been made in the course of discussion and everybody seems to have laid emphasis for the creation of a fund. It is said that unless a special fund is created for the purpose, roads would be neglected and the required attention might not be paid by Government for maintaining them. All this is not correct. This is all I am trying to submit to this House.

(*Interruption by an Hon'ble Member*)

I do not admit the fact that the roads are neglected. But I admit the fact that there is good deal of scope for improving the roads. It is true that inter-communications have got to be improved; inter-village communications are really bad. We want to put them into fine form and it would mean a programmed work for a number of years to make these fit for vehicular traffic. It could not be done in a year's time, particularly in the areas of Gulbarga, Bidar and Raichur districts where roads are very bad. Therefore, special attention will have to be given to these areas and you will have to improve the inter-communication systems there. Heavy sums have already been earmarked and this House has very kindly passed the budgetary provisions and we do hope, Sir, that in course of time we will be able to improve the road conditions and provide better vehicular traffic facility in the State, whether in the backward areas of certain tracks or any other area where we have a good system of roads now.

My Hon'ble friend Sri Srinivas Shetty was kind enough to draw my attention to the cause of the Road Transport employees. I fully agree with him that their conditions will have to be bettered and that their pay scales will have to be improved. Though this point is slightly different from the main subject under discussion. I might point out that negotiations are under way and we are going to have a settlement with the Transport Employees' Union and we are going to improve their pay scales. I hope a decision on this point would be reached very soon.

Sri L. S. VENKAJI RAO (Basavangudi).—Sir, may I submit that the Minister's reference to emoluments of the employees is entirely different from the scope of the main issue under discussion.

Mr. SPEAKER.—He said it.

Sri L. S. VENKAJI RAO.—He said 'slightly different'; it is not so.

Sri C. M. POONACHA.—Sir, I mentioned the fact that it was not quite up to the issue before us. But, this point was very prominently stressed by my friend Sri Srinivas Shetty and I was just trying to make clear what the exact position in this regard was; that is all.

(SRI C. M. POONACHA)

Then, Sir, certain Hon'ble Members pointed out that there was certain amount of tax evasion. I do agree that there is certain amount of tax evasion. Government will try to do its best to see that such evasions are not continued or encouraged in any manner. If I could draw the attention of Hon'ble Members to section 3, that itself suggests how anxious Government is to see that such evasion is not encouraged. This will show how anxious Government is to tighten up the procedures of collecting these taxes without any kind of leakage. In other respects also we have made abundant provision for the collection of taxes without giving scope for any kind of evasion. I have not much to say and I hope that the Report as made by the Select Committee would receive the approval of the House.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಲಿಂಗೇಗೌಡ (ಕನಕಪುರ).—ಈಗ ಈ ಮಸೂದೆ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಮೇಲೆ, ತಾವು ಇದನ್ನು ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟರ್ ಮಾಡುವಾಗ, ಈ ಕಾನೂನನ್ನು ಪೋಲೀಸ್ ಸಿಸ್ಟಂನಲ್ಲಿಯೇ ನಡೆಸುತ್ತೀರೋ ಅಥವಾ ಬಾಕಿ ಪ್ರಾವಿನ್ಸಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಯಾವ ರೀತಿ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೋ ಆ ರೀತಿ ನಡೆಸುತ್ತೀರೋ ಎಂಬುದನ್ನು ಹೇಳಬೇಕು. ಏಕೆಂದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಹೆಜ್ಜೆ ಹೆಜ್ಜೆಗೂ ಬಸ್‌ನವರಿಗೆ ಪೋಲೀಸ್‌ನವರ ಕಾಟ ಇದ್ದೇ ಇದೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ತಾವು ಪ್ರಶ್ನೆ ಮಾತ್ರ ಕೇಳಿದರೆ ಚೆನ್ನಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ಲನೇಷನ್ ಬೇಡ. ಸುಮ್ಮನೆ ಈ ಕಾನೂನು ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಮೇಲೆ ಪೋಲೀಸ್‌ನವರ ಮೂಲಕ ನಡೆಸುತ್ತೀರೋ ಅಥವಾ ಬೇರೆ ರೀತಿಯೇನಾದರೂ ನಡೆಸುತ್ತೀರೋ ಎಂದು ಕೇಳಿದರೆ ಸಾಕು. ಅದಕ್ಕೆ ಉತ್ತರ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಲಿಂಗೇಗೌಡ.—ಜಾಸ್ತಿ ಕೇಳಬೇಡಿ ಎಂದರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ ಕೇಳುವುದನ್ನೇ ಬಿಟ್ಟುಬಿಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎಂ. ಪೂಣಚ್ಚ.—ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಈ ವರದಿಯ 11ನೇ ಸೆಕ್ಷನ್ನನ್ನು ನೋಡಿದರೆ, ಅದು ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಕ್ಲಾಸ್ 11ರಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ಓದಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ : "Any police officer or officer of the Motor Vehicles department, in uniform, not below such rank as may be prescribed by the State Government in this behalf, may require the driver of any motor vehicle in any public place to stop such vehicle and cause it to remain stationary so long as may reasonably be necessary for the purpose of satisfying himself that the amount of the tax due in accordance with the provisions of this Act in respect of such vehicle has been paid" ಅಂದರೆ ಪೋಲೀಸ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೂ ಕೂಡ ಇದರಲ್ಲಿ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಂಬುದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದು ಏನಾದರೂ ಬದಲಾವಣೆ ಆಗಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ, ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಏನಾದರೂ ಉಪಸೂಚನೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೆ, ಆಗ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಯಾವೊಂದು ಅಂಶವನ್ನೂ ಹೇಳದೆ ಇದ್ದುದರಿಂದ, ನಾನು ಯಾವುದೇ ಉಪಾಯವನ್ನು ಹೇಳಲಾರೆ.

Sri C. K. RAJAIAH SHETTY.—May I know something about the exemptions to Municipalities, fire-engines and other types of vehicles ?

Sri C. M. POONACHA.—I did not consider that a very important point because if we go on giving exemptions to various kinds of vehicles or to local bodies or institutions, it would create certain difficulties for the efficient administration of this Act. Whatever is done in this regard should be understood to be for the improvement of the road system in the State. Therefore such of those institutions which own vehicles should also share the responsibilities of contributing their share of the revenue in this regard to the Government exchequer.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಕೆ. ಪುಟ್ಟರಾಮಯ್ಯ.—ನಾನು ಹೇಳಿದ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಯಾವ ಉತ್ತರವನ್ನೂ ಕೊಡಲಿಲ್ಲ. ಮೋಟಾರು ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡಿಂಗು ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ನಾನು ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಸಲಹೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೆನು. ಆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಏನೂ ಹೇಳಲಿಲ್ಲ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಆ ವಿಷಯವನ್ನೂ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎಂ. ಪೂಣಚ್ಚ.—ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಕೇಳುವುದು ಈ ಮಸೂದೆಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುವ ಪ್ರಶ್ನೆಯಲ್ಲ. ಅದು ಮೋಟಾರು ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ಮಾಡುವ ವಿಚಾರ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಆ ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು ಎತ್ತಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಅವರಿಗೆ ಆ ವಿಷಯವನ್ನು ತಿಳಿಸಬೇಕಾದರೆ ಇಷ್ಟು ಹೇಳಬಲ್ಲೆ. ಏನು ಎಂದರೆ, ಈಗ ಸರ್ಕಾರೀ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ 1,200 ಬಸ್ಸುಗಳು ಇವೆ. ಈ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿ, ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಲೈನುಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದಾಗ 1,500 ಬಸ್ಸುಗಳು ಇನ್ನೆರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಆಗುವ ಸಂಭವವಿದೆ. ಅವಕಾಶವೂ ಇದೆ. ಈಗ 1,200 ಬಸ್ಸುಗಳು ಮಾತ್ರ ಇವೆ. ವರ್ಷ ವರ್ಷೇ ಶೇಕಡ 10ರಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ರಿನ್ಯೂಯಲ್ಸ್‌ಗಾಗಿ ಬಂದೇ ಬರುತ್ತವೆ. ಶೇಕಡ 10 ರಷ್ಟು ಅಂದರೆ 120 ಬಸ್ಸುಗಳು ಆಗುತ್ತವೆ. ವರ್ಷ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚುವುದರಿಂದ ಮುಂದೆ ರಿನ್ಯೂಯಲ್ಸ್‌ಗಾಗಿ 150 ಬಸ್ಸುಗಳು ಆಗುತ್ತವೆ. ಇನ್ನು 120 ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುವ ಅವಕಾಶವಿದೆಯೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನಮ್ಮ ಈ ಶಾಖೆಗೊಳಪಟ್ಟಿರುವ ಬಸ್ ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ವರ್ಕ್‌ಷಾಪನ್ನು ಬಡಾವಣೆ ಮಾಡಿ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಸುಮಾರು 100 ಬಸ್ಸುಗಳಷ್ಟು ಬಾಡಿ ಕಟ್ಟುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ ನಮ್ಮ ವರ್ಕ್‌ಷಾಪಿನಲ್ಲಿ ಕೇವಲ 30-35 ಬಸ್‌ಗಳವರೆಗೆ ಬಾಡಿ ಕಟ್ಟಿಸಲು ಮಾತ್ರ ಅವಕಾಶವಿತ್ತು. ಇನ್ನು ಈ ವರ್ಷ ನಮ್ಮ ವರ್ಕ್‌ಷಾಪಿನಲ್ಲೇ ಸುಮಾರು 100-110 ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ

ಬಾಡಿ ಕಟ್ಟಿಸುವಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ನಮ್ಮ ವರ್ಕ್‌ಷಾಪನ್ನು ಬಡಾವಣೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಈಗ ನಮಗೆ ಹೊಸದಾಗಿ ಸೇರಿರತಕ್ಕ ಹೈದ್ರಾಬಾದ್ ಮತ್ತು ಬೊಂಬಾಯಿ ಕರ್ಣಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಬೇಕಾಗಿರುವುದರಿಂದ ನಮಗಿನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ 169 ಬಸ್ಸುಗಳು ಬೇಕಾಗಿವೆ. ಈ 169 ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಆಗಲೇ ಆರ್ಡರ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಈ ಪೈಕಿ 100 ತಾತಾ ಮರ್ಸಿಡೀಸ್ ಮತ್ತು 69 ಡಾಡ್ಜ್ ಫಾರ್ಗೊ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ತರಿಸಲು ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಆದರೆ ಈಗ ಸದ್ಯಕ್ಕೆ ನಮ್ಮ ವರ್ಕ್‌ಷಾಪಿನಲ್ಲಿ 100 ಬಸ್‌ಗಳ ವರೆಗೆ ಮಾತ್ರ ಬಾಡಿ ಕಟ್ಟಿಸಲು ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಇನ್ನುಳಿದ 69 ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಬಾಡಿಕಟ್ಟಿಸಲು ಬೇರೆಕಡೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ಎಲ್ಲ ಬಸ್‌ಗಳ ಬಾಡಿ ಕಟ್ಟಿಸಿದ ಹೊರತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ನಾವು ತೃಪ್ತಿಕರವಾಗಿ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಹಿಂದೆ 20-25 ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಬೇರೆಕಡೆ ಬಾಡಿ ಕಟ್ಟಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಆದರೆ ಅದಕ್ಕೂ ಒಂದು ಸಮಿತಿಯಿದೆ. ಟೆಂಡರ್ ಕರೆಯದೆ ಯಾವ ಆಫರನ್ನೂ ನಾವು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುವಹಾಗಿಲ್ಲ. ಟೆಂಡರ್ ಕರೆದೇ ನಾವು ಈವರೆಗೂ ಬಾಡಿ ಕಟ್ಟಿಸುವ ಕೆಲಸ ನಡೆಸಿದ್ದೇವೆ. ಇದಕ್ಕೆ S.P.C. ಮೂಲಕ ವ್ಯವಹಾರ ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೂ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಆದರೆ ಈಗ ಅಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೂ ಬಾಡಿಕಟ್ಟಿಸಿ ಓಡಿಸದಿದ್ದರೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಿತ್ತು. ಆದರೆ ಯಾವ ಕೆಲಸದಲ್ಲಿಯೇ ಆಗಲಿ ಯಾರಿಗೂ ತೊಂದರೆ ಇಲ್ಲದಂತೆ ನಾವು ಕೆಲಸ ನಡೆಸಬೇಕೆಂದರೆ ಅದು ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾದ ಬದುಕು. ಈಗ ನಾವು ಜನರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸಲು 110 ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲೇಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಕೆಲವು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಬಾಡಿ ಕಟ್ಟಲು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಕೊಡಲೇಬೇಕು.

ಶ್ರಿ ಬಿ. ಕೆ. ಪುಟ್ಟರಾಮಯ್ಯ.—ಈಗ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಬೇರೆ ಖಾಸಗೀ ಜನರ ಮೂಲಕ ಬಾಡಿ ಕಟ್ಟಿಸಲು ಕೊಡುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ದುಡ್ಡು ಪೋಲಾಗುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ನಾನು ಜನರಿಂದ ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಇದೇನು ನಿಜವೇ ಅಥವಾ ಅಲ್ಲವೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಮಂತ್ರಿಗಳು ತಿಳಿಸಿದ್ದರೆ ಇಷ್ಟು ದೀರ್ಘವಾದ ಉತ್ತರ ಕೊಡಬೇಕಾದ ಅಗತ್ಯವೇ ಇರಲಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎಂ. ಪೂಣಚ್ಚ.—ಅಂಥ ನಿದರ್ಶನಗಳು ನನ್ನ ದೃಷ್ಟಿಗೆ ಬಂದಿಲ್ಲ.

ಡಾ|| ಟಿ. ಪಾರ್ಥಸಾರಥಿ.—ನಾನು ಈ ಫೆಸ್ಟ್ರರ್ ಇಂಜಿನ್ ಮತ್ತು ಅದರ ಸಲಕರಣೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸತಕ್ಕ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪಮಾಡಿದ್ದೆ. ಆದರೆ ಮಂತ್ರಿಗಳೇನೂ ಈ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಸಲಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎಂ. ಪೂಣಚ್ಚ.—ಅದೇ ವಾದವನ್ನು ತಾವು ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೂ ಅನ್ವಯಿಸುವುದಾದರೆ ಆಗ ಬಹಳ ತೊಂದರೆ ಬರುತ್ತದೆ.

Sri A. BHEEMAPPA NAIK.—Sri K.L. Narasimhiah said that the renewal of permits at the State level which is now being done was causing hardship to many. Will the Government therefore consider the question of getting permits renewed at the district levels? People are now put to many difficulties. What was being decentralised is now being centralised. Will the Government reconsider their decision and give relief to the bus owners and lorry owners to get their permits renewed at the district levels?

Sri C. M. POONACHA.—My friend is perhaps referring to the R.T. As. and S.T.A. which of course is not quite germane to the subject we have before us. When that point comes, I shall give the Government's view point in the matter. At the present moment, I do not propose to go into that matter.

Sri V. P. DEENADAYALU NAIDU.—Sir, in clause 20, regarding the payment of compensation to local bodies, you prescribe an average of the last three years from the commencement of the Act. Why not you bring it up-to-date? You have stated in the Bill "shall be paid to each local authority, which prior to the commencement of this Act was being paid any amount under section 22 of the Mysore Motor Vehicles Taxation and Tolls Act, 1951". In 1951, under section 22 of the Mysore Act, you have fixed the figures. When you are passing an Act in 1957, why not you make it up-to-date and say three years' average? That is the prayer of the local bodies and this is just the time and opportunity. Why not we do it?

Sri C. M. POONACHA.—The point is that at various stages certain rights have been taken away. Taking away those rights, certain compensations were determined and paid. Subsequently they have lost. There is no question of reviving the question of compensation from time to time. Suppose I acquire land for which a compensation has been paid and ten years after, you cannot put in a claim for reviving the compensation. It is something analogous to that. My friend knew that I suppose?

Mr. SPEAKER.—Last time a reply was given.

Sri C. K. RAJAIAH SETTY.—According to this Bill, it is very clear that tolls should not be collected by local bodies. Many municipalities are going to lose on account of this. If tolls are not collected by municipalities, it is a loss to the local bodies. You are paying compensation for losing that right.

Sri C. M. POONACHA.—In certain cases compensation has been determined as far back as ten years ago or some time previous to that. What has been determined in those days will continue to be paid and they are going to be charged on the consolidated fund of the State. Prospectively from now onwards, when we prevent the local bodies from collecting taxes, prospectively we determine the compensation to be paid and that is going to be based from the three years' average from this date.

(*Many other Hon'ble Members rose up.*)

Mr. SPEAKER.—We are coming back to the old stage. It is no good that we go back. It has been disallowed. The question is:

"That the Mysore Motor Vehicles Taxation Bill, 1957, as reported by the Select Committee be taken into consideration."

The motion was adopted.

Mr. SPEAKER.—We will now take up the Bill clause by clause.

Mr. SPEAKER.—Clauses 2 to 14. The question is:

"That Clauses 2 to 14, both inclusive, stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 2 to 14, both inclusive, were added to the Bill.

6 P.M.

Mr. SPEAKER.—Clause 15.

Sri M. C. NARASIMHAN.—Sir, I beg to move:

'That in Clause 15, for the words "Appeal to the prescribed authority", the words "Appeal to the State Transport Authority" shall be substituted.'

Mr. SPEAKER.—Amendment moved:

'That in Clause 15, for the words "Appeal to the prescribed authority", the words "Appeal to the State Transport Authority", shall be substituted.'

Sri M. C. NARASIMHAN.—Sir, the amendment is very simple. Instead of delegating the powers to the Government to prescribe such authority as they might find it necessary at a later stage, by my amendment I am only seeking to specify who the authority should be so that this House will know definitely who the appellate authority is. Since in the matter of motor vehicles administration there is already the State Transport Authority constituted under the Motor Vehicles Act, 1939, it stands to reason that all appellate matters should go to that authority. I am also not proposing anything very strange or new for this reason that the appeal to the State Transport Authority has already been provided under an Act from one of the integrating areas, namely, Hyderabad. I have taken word for word from the Hyderabad Act and so there cannot be much of opposition to it. I hope the Minister will accept it.

*Sri C. M. POONACHA.—Sir, I am not prepared to accept this amendment. After all, in substance it means the same thing. There is not much difference between him and me actually because probably under the rules the Goverment contemplates to appoint the State Transport Authority as the appellate authority. After all, the procedure laid down gives a certain amount of latitude and discretion and it may be allowed to remain as such.

Mr. SPEAKER.—The question is:

'That in clause 15, for the words "Appeal to the prescribed authority" the words "Appeal to the State Transport Authority" shall be substituted.'

The motion was negatived.

Mr. SPEAKER.—The question is:

"That Clause 15 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 15 was added to the Bill.

Mr. SPEAKER.—Clause 16.

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—Sir, I beg to move:

1. 'That In sub-clause (3) for the words "agricultural operations on

farms or farm lands" the words "agricultural operations as may be prescribed" shall be substituted.'

2. The explanation to sub-clause *(3) shall* be deleted.'

Mr. SPEAKER.—Amendment moved.

'1. That in sub-clause (3) for the words "agricultural operations on farms or farm lands" the words "agricultural operations as may be prescribed" shall be substituted.

2. The explanation to sub-clause (3) shall be deleted.'

*ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚನ್ನಬಸಪ್ಪ.—ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯ ಉದ್ದೇಶ ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗಿಸತಕ್ಕ ಮೋಟಾರ ವಾಹನಗಳೇನಿವೆ ಅವುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಎಕ್ಸೆಂಪ್ಷನ್ ಕೊಡಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಜನಗಳಿಗೆ ಲಭಿಸಲಿ ಎನ್ನುವುದು ಅಷ್ಟೆ. ಸರ್ಕಾರದವರ ಉದ್ದೇಶವಾದರೂ ವ್ಯವಸಾಯ ಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ಲಗತ್ತಾದಂತೆ ಯಾವ ಯಾವ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಾರೋ ಅವಕ್ಕೆ ಎಕ್ಸೆಂಪ್ಷನ್ ಇರಬೇಕೆಂಬುದೇ ಆಗಿದೆ. ವ್ಯವಸಾಯದ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ, ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರು, ಟ್ರೈಲರು ಇವುಗಳನ್ನು ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಪಡೆದು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರಬೇಕಾದ ಹಣಕ್ಕೆ ಲೋಪವುಂಟಾಗುತ್ತದೆಯೋ ಏನೋ ಎಂಬ ಭೀತಿಯೂ ಕೂಡ ಹಿಂದುಗಡೆ ಇದೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಖರೀದಿಗಿಂತಲೂ, ಡೀಸಲ್ ಆಯಿಲ್ ಖರೀದಿ ಕಡಮೆ ಆಗಿರುವುದರಿಂದ ಮತ್ತು ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್, ಟ್ರೈಲರ್‌ಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬಾಡಿಗೆ ವಾಹನಗಳಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸುವುದು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಜನ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಟ್ರೈಲರ್‌ಗಳನ್ನು ಬಾಡಿಗೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವುದು ನಮ್ಮ ಅನುಭವದ ಮಾತು. ಈಗಿರುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ "farms and farm lands" ಎಂದು ಇದೆ. ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್, ಟ್ರೈಲರ್ ಇವುಗಳನ್ನು ಹೊಲ ಮತ್ತು ಜಮೀನು ಇಷ್ಟರಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸಿದರೆ ಮಾತ್ರ ಎಕ್ಸೆಂಪ್ಷನ್ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಇದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಡೆಫನಿಷನ್ ಏನು ಕೊಟ್ಟಿದೆ, ಎಂದರೆ :

"Agricultural operation, shall mean tilling, sowing, weeding, harvesting, crushing of agricultural produce, reclamation of land for agriculture, or any other similar operation carried out for the purpose of agriculture, but shall not include the transportation of persons or materials for the purpose of agriculture, or the transportation of agricultural produce except when such transportation is made by an agriculturist within his agricultural farm or within the village in which such agricultural farm is situated."

ಆದ್ದರಿಂದ ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಉಪಕರಣಗಳು ವ್ಯವಸಾಯದ ಉತ್ಪನ್ನ, ದವಸಧಾನ್ಯ, ಹುಲ್ಲು, ವಗೈರೆ ಇವುಗಳನ್ನು ಆ ಫಾರಂನಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಆ ಫಾರಂ ಇರತಕ್ಕ ಊರಿನೊಳಗೆ ಇಷ್ಟರಲ್ಲೇ ಓಡಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿದೆಯೇ ವಿನಾ ಬೇರೆ ಕಡೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಏನು ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದರೆ ವ್ಯವಸಾಯ ಮಾಡತಕ್ಕವನಿಗೆ ಒಂದೇ ಕಡೆ ಫಾರಂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಅವರಿಗೆ ಇರತಕ್ಕ ವಾಸದ ಮನೆಗೆ 10ಮೈಲಿ, 8ಮೈಲಿ, 6ಮೈಲಿ ದೂರದಲ್ಲಿ ಜಮೀನು ಇರುವುದು ಉಂಟು. ಆಗ್ಗೆ ನೀವು ಫಾರಂನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕವರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಎಕ್ಸೆಂಪ್ಟ್ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದರೆ ತಮ್ಮ ಉದ್ದೇಶ ಸಾಧನೆಯಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಕಡೆಯಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆಗೆ, ಭೂಮಿಯಿಂದ ಭೂಮಿಗೆ ವ್ಯವಸಾಯದ ಉಪಕರಣಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್, ಟ್ರೈಲರ್ ಇಲ್ಲದೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಾವು ಇರತಕ್ಕ ಊರಿಗೆ 5ಮೈಲಿ, 10ಮೈಲಿ ದೂರದಲ್ಲಿ ಜಮೀನಿದ್ದರೆ ಆ ಜಮೀನಿನ ಉತ್ಪನ್ನವನ್ನು ಮನೆಗೆ ತಂದು ಹಾಕುವುದಕ್ಕಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಮನೆಯಿಂದ ಜಮೀನಿಗೆ ವ್ಯವಸಾಯದ ಉಪಕರಣಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದಕ್ಕಾಗಲಿ ಈಗಿರುವಂತೆ ಈ ವಾಹನಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿರುವುದಿಲ್ಲ. ರಸ್ತೆಯಮೇಲೆ ಹೋದ ಕೂಡಲೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಉದ್ದೇಶ ಸಾಧನೆಯಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ವಿಷಯ ಬಹಳ ಮಹತ್ವದ್ದು. ನಮಗೆ ಹಣ ವಸೂಲಾತಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ, ಇದನ್ನು ದುರುಪಯೋಗ ಮಾಡುವುದನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬ ಕಾರಣದಿಂದ ನಮ್ಮ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ನಾವು ಮರೆತುಬಿಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ನಾನು ಮಾನ್ಯಮಿತ್ರರಲ್ಲಿ ಮನವಿ ಮಾಡುವುದು ಇಷ್ಟೆ. ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಟ್ರೈಲರ್‌ಗಳನ್ನು ಎಕ್ಸೆಂಪ್ಟ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸರ್ಕಾರದ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿರುವಾಗ, ದುರುಪಯೋಗ ಮಾಡುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಏನು ಪ್ರತಿಬಂಧಕ ಹಾಕಬೇಕೋ ಅದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಹಾಕೋಣ. ದುರುಪಯೋಗವಾಗಬಾರದು ಎಂಬುದೂ ನನ್ನ ಉದ್ದೇಶ. ಈಗ ಇರುವಂತೆ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್, ಟ್ರೈಲರ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊಂಗೇಸೊಪ್ಪು ಮತ್ತು ಇತರ ಹಸರು ಗೊಬ್ಬರ ಮುಂತಾದುವುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗಮಾಡುವಾಗ 10-15 ಮೈಲಿಗಳ ದೂರದವರೆಗೂ ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲ. ಒಂದೊಂದು ವೇಳೆ ಒಂದೇಸಲ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಆಗದೇ, ಎರಡು ಮೂರುಸಲ ತರಬೇಕಾಗಬಹುದು, ಅಂತಹ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್‌ಕೊಟ್ಟು ಗೊಬ್ಬರ, ವಗೈರೆ ತರಬೇಕು. ಆದ್ದರಿಂದ ನಾನು ಸಲಹೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಇಷ್ಟೆ. 'farms and farm lands' ಎನ್ನುವುದನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಿ ಅದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ 'as may be prescribed' ಎಂದು ಹೇಳಿ ಹಾಕಬೇಕು ಮತ್ತು ರೂಲ್ಸ್ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಕಾರ್ಯಕಲಾಪಗಳು ಏನಿವೆ ಅವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಒಂದು ಪಟ್ಟಿಮಾಡಿ, ಇಂಥಿಂಥಾ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಎಕ್ಸೆಂಟ್

(ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚನ್ನಬಸಪ್ಪ)

ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕು. ಈಗ ಇರುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ಪೆಸಿಫಿಕ್ ಆಗಿ ಆಕ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರೊವೈಡ್‌ಮಾಡಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ನಾನು ಆ ಫಾರಂನಲ್ಲಿ, ಓಡಾಡಿದರೆ ಮಾತ್ರ ಎಕ್ಸೆಂಪ್ಟ್ ಇದೆಯೇ ವಿನಾ ಹೊರಗಡೆ ಹೋದರೆ ಇಲ್ಲ. ಹೊರಗೆ ಹೋಗದೆ ವ್ಯವಸಾಯದ ಕೆಲಸ ನಡೆಯುವುದಿಲ್ಲ ಎಂಬುದು ಅನುಭವದ ಮಾತು. ಆದ್ದರಿಂದ ನಿಮ್ಮ ಉದ್ದೇಶ ಮೊಟಕಾಗುವುದರಿಂದ, ರೈತನಿಗೆ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಲಭಿಸ ಬೇಕಾದ ಸೌಕರ್ಯ ಲಭಿಸಲಿ ಎಂಬ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಈ ಒಂದು ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ನಾನು ಸೂಚನೆ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಅಧಿಕಾರ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಇರೋಣದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ನಡೆಸಬೇಕಾದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಸಮಾಲೋಚನೆ ನಡೆಸಿ ಯಾವರೀತಿ ವ್ಯವಸಾಯದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳಿಗೂ ಕೂಡ ವಿನಾಯಿತಿ ಕೊಡಬೇಕೋ ಕೊಟ್ಟು, ದುರುಪಯೋಗಪಡಿಸುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಏನು ಪ್ರತಿಬಂಧಕ ಹಾಕಬೇಕೆನ್ನುವುದನ್ನು ರೂಲ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರೊವೈಡ್ ಮಾಡಿ, ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಸಂಪೂರ್ಣವಾದ ಅನುಕೂಲ ದೊರೆಯುವಂತೆ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ನಾನು ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ಸೂಚನೆ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಇದು ಬಹಳ ಸಹಾಯಕವಾದದ್ದು. ಇದನ್ನು ತಾವು ಅಂಗೀಕಾರ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

*ಶ್ರೀ ಜಿ. ಶಿವಪ್ಪ.—ಸ್ವಾಮಿ, ಶ್ರೀಮಾನ್ ಚನ್ನಬಸಪ್ಪನವರು ಕಳುಹಿಸಿರುವ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಬಹಳ ಸೂಕ್ತವಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ನಾನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇದರ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಸುಲಭವಾಗಿ ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಬಹುತೇಕ ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರುಗಳನ್ನುಪಯೋಗಿಸಲು, ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರುಗಳನ್ನುಪಯೋಗಿಸಲು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಕೊಡುವುದಗತ್ಯ. ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರುಗಳು ಮತ್ತು ಟ್ರೈಲರುಗಳನ್ನು ದುರುಪಯೋಗ ಮಾಡುವರೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದರು. ದುರುಪಯೋಗವಾಗದಂತೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ರೂಲ್ಸ್ ಮಾಡಬೇಕು. ರೂಲ್ಸ್‌ಮಾಡುವ ವಿಷಯ ಸರ್ಕಾರದ ಮುಂದಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಅವರು ಮಾಡುವ ರೂಲ್ಸ್ ಕ್ರಮವಾಗಿವೆಯೋ ಇಲ್ಲವೋ ಎಂಬುದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆಮಾಡಿ ನೋಡುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಈ ಸಭೆಗೆ ಅವಕಾಶ ಸಿಕ್ಕುತ್ತದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಒಂದಂಶವನ್ನು ಸಭೆಯ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲಿಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ. ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರುಗಳನ್ನುಪಯೋಗಿಸುವವರು ಬರಿಯ ಶ್ರೀಮಂತರು ಎಂಬ ಸಂಶಯ ಬರಬಹುದು. ಈ ಸಂಶಯಕ್ಕೆ ಯಾವಕಾರಣವೂ ಇಲ್ಲವೆಂಬುದಕ್ಕೆ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೇಳಲಿಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ. ಹಿಂದೆ ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರ 'ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್ಸ್ ಇಲಾಖೆ' ಎಂದು ಮಾಡಿ ಹೆಚ್ಚುಬೆಳೆ ಬೆಳೆಯುವ ಯೋಜನೆಯ ಸಂಬಂಧದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯತ್ನಪಟ್ಟರು. ಈಗ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿರುವ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಮರಿಯಪ್ಪನವರು ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಬಹಳ ಶ್ರಮಪಟ್ಟರು. ದೇಶದಲ್ಲಿ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರುಗಳ ಉಪಯೋಗವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚುಮಾಡಿದರು. ಆದರೆ ಕೊನೆಗೆ ಸರ್ಕಾರ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರು ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ನಡೆಸುವುದರಿಂದ ಲಾಭವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲ ನಷ್ಟವಾಗುವುದೆಂಬ ವಿಷಯ ಕಂಡು ಬಂತು. ಆದಕಾರಣ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ನೀತಿಯನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿ, ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಜನರು ಹೆಚ್ಚು ಉಪಯೋಗಮಾಡಬೇಕು, ಇದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಆಹಾರ ಬೆಳೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಇದಕ್ಕೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರತಿವರ್ಷವೂ ಐದು ಹತ್ತು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಜನರು ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಕೊಳ್ಳಲು ಮುಂಗಡವಾಗಿ ಕೊಡಲು ಬಡ್ಜೆಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇಲ್ಲಿರುವ ಅನೇಕ ಸ್ನೇಹಿತರೂ, ಇತರ ಜನರೂ ಇದಕ್ಕೆ ಅರ್ಜಿಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗಿರುವಾಗ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರುಗಳಿಗೆ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿದರೆ ಈ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ಜನರು ಮುಂದೆ ಬರುವುದು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆಂಬುದನ್ನು ಮನಗಂಡು ಹೀಗೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಬಹಳ ಸೂಕ್ತವಾಗಿದೆ. ಆಹಾರ ಹೆಚ್ಚು ಬೆಳೆಯಲೆಂಬ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಇದನ್ನು ಮಾಡಿದೆ. ಆದರೆ ಬಾಡಿಗೆ ಕೊಡಲು ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುವುದಕ್ಕವಕಾಶವಿಲ್ಲದಂತೆ ನಿಬಂಧನೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಸರ್ಕಾರವನ್ನು ಪ್ರಾರ್ಥನೆಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ರೂಲ್ಸ್ ಮಾಡುವಾಗ, ಇದರಲ್ಲಿ ಆಸಕ್ತಿ ಇರುವವರೂ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಲಾಭವಾಗುವಂತೆ ಸಲಹೆ ಕೊಡುವವರೂ ಆದ ಜನರ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್ಸ್ ಆರ್ಗನೈಜೇಷನ್ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾಗಿದ್ದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಚನ್ನಬಸಪ್ಪನವರಂಥ ಜನರ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ, ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಸಮರ್ಥಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುವುದರಲ್ಲಿ ಯಾವ ಕಷ್ಟವೂ ಇಲ್ಲವೆಂದು ಭಾವಿಸುತ್ತೇನೆ.

Sri M. C. NARASIMHAN.—I oppose this amendment. Probably, I am fighting a losing battle because this amendment is likely to be accepted when it has come from a better person like Sri Channabasappa. I am sure it will be accepted. All the same, I submit it is wrong in principle. Even if the exemptions were not there, it would have been good, but the point raised is that the concession shown in sub-section (3) is not adequate, but what are the reasons advanced by my learned friends here? There is no reason why this concession should be accepted or the amendment sought to be placed before the House should be accepted. Even the amendment is rather vague for this reason that instead of 'farms or farm lands' he wants it to be 'prescribed places'; that is the whole power should be given to Government to give such exemptions as "necessary", *i.e.*, under such pressures that they might be subject to at a later date. That is what it amounts to. Let us examine as to why it is not necessary. After all, this is a tax to be paid by tractor owners or people who would like to take advantage of them. Who are those people? Are they small land owners; are they people owning 3 or 4 acres of land or are they big landlords? It is

clear that tractor service can be taken advantage of only by those people who have bigger landholdings and not small landholdings unless we are thinking in terms of co-operative farming. When we are not yet moving in the direction of co-operative farming, I do not appreciate the proposition that it will help the poor ryot. Obviously it must help those who cannot be classed as poor ryots. The other day the Minister for Agriculture was telling us that they were not going to get any more tractors, that the policy of the Government was not to get more tractors, not to encourage the use of tractors. The Minister was pleased to say so some time back when a question was put. When that is the policy, I do not see any reason why this concession should be shown. We are moving in the direction of land reforms. Taking into account the Jatti Committee Report and the recommendations made therein regarding ceilings, etc., what justification there is for the concession that is canvassed for, is not clear.

Thirdly, after all what is the amount of tax thought to be levied? I think it comes under the seventh category "Motor vehicles other than those liable to tax......" If that is so, the whole tax may be of the order of Rs. 160.

Sri C. M. POONACHA.—It is item 5 on page 14.

Sri M. C. NARASIMHAN.—Thank you very much. It is about the order of Rs. 200. Let us not forget that *under the* Agricultural Income-tax Act, a rebate is allowed on this expenditure which can be charged as a prior deduction for purposes of the Agricultural Income-tax Act. So they will get a rebate on that. Under these circumstances, actually the net liability will not be Rs. 200; it will be much less, because you are going to get a net rebate. So the concession sought is not at all warranted. Further there is no danger judging from the pronouncements made by responsible persons like Shri Jain, the Agriculture Minister, of the prices of agricultural commodities receding or crashing. It looks as if we are trying to stabilise at the level that is prevailing to-day. In view of the fact that there is not going to be a crash in prices, there is no justification for this exemption canvassed for by my friend. It will only help the big landlords and even if it is supposed to help only the middle persons, I think it is necessary that they should pay for the good of the country.

ಶ್ರೀ ವೈ. ವೀರಪ್ಪ (ಹೊಳೇನರಸೀಪುರ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ಒಂದು ತತ್ವದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ನಾನು ವಿರೋಧಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದು ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಯವರು ಕೊಟ್ಟಿರುವ ರಿಯಾಯಿತಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಿರುವ ವಿಚಾರ. ನಮ್ಮ ದೇಶದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ, ವಾತಾವರಣ ನೋಡಿ ಇಂಥ ಒಂದು ವಿನಾಯಿತಿಯನ್ನು ತೋರಿಸಲಾಯಿತು. ಅದಕ್ಕೆ ತೃಪ್ತಿ ಪಡುತ್ತಾರೆಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೆ. ಆದರೆ ನಮ್ಮ ಮಿತ್ರರು ಒಂದು ಮೈಲಿ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಸಮತಾವಾದ ಸಮಾಜ ರಚನೆ ಮಾಡಿ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶವಿದೆ. ತಿದ್ದುಪಡಿ ಸಮರ್ಥನೆ ಮಾಡುತ್ತಾ ಅದನ್ನು ತಂದಿರುವ ಮಾನ್ಯ ಮಿತ್ರರು ಹತ್ತಾರು ಮೈಲಿಗಳ ಅಂತರದಿಂದ ಹೊಗೇಸೊಪ್ಪು, ಗೊಬ್ಬರ, ವಗೈರೆ ಸಾಗಿಸಬೇಕು ಇತ್ಯಾದಿ ಕಾರಣಗಳನ್ನು ಹೇಳಿದರು. ಸಾವಿರಾರು ರೂಪಾಯಿಗಳ ಬಂಡವಾಳ ಹಾಕಿ ವ್ಯವಸಾಯ ಮಾಡುವವರಿಗೆ ಅಷ್ಟು ತೊಂದರೆಯಾಗದು. ಅವರು ಹೇಗಾದರೂ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಕೇವಲ ಸಣ್ಣಪುಟ್ಟ ಜಮೀನ್ದಾರರಿಗೆ ಈ ರಿಯಾಯಿತಿ ತೋರಿಸದಿದ್ದರೆ ಅವರ ಪಾಡೇನಾಗಬೇಕು? ಶ್ರೀಮಾನ್ ಚನ್ನಬಸಪ್ಪನವರು ರಿಯಾಯಿತಿ ತೋರಿಸುವುದು ಸರಿಯೆಂದು ಒಪ್ಪುವುದಾದರೂ ವಾದಕ್ಕಾಗಿ ವಾದ ಮಾಡಬಹುದು. ಸಮತವಾದ ಸಮಾಜ ರಚನೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದಿರುವಾಗ ಸಣ್ಣ ಪುಟ್ಟ ರೈತರಿಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡಬೇಕೆಂದಿರುವುದನ್ನು ಯಾರೂ ಅಡ್ಡಿ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಮಿತ್ರರು ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರೂ ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯಕ್ಕೊಳಗಾಗದೆ ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ತಿರಸ್ಕರಿಸಬೇಕೇ ವಿನಾ ಪುರಸ್ಕರಿಸಬಾರದು.

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—I would like to correct the Hon'ble Member. The purpose of this amendment is not to aid the capitalist but it is to aid food production. Also, it is just to minimise the cost of production and provide food at reasonable cost to those who live in cities.

ಶ್ರೀ ವೈ. ವೀರಪ್ಪ.—ಮಾನ್ಯ ಮಿತ್ರರು ಕೊಟ್ಟಿರುವ ಕ್ಲಾರಿಫಿಕೇಷನ್ ಅಷ್ಟು ತೃಪ್ತಿಕರವಾಗಿಲ್ಲ. ಈಗ ಸಾವಿರಾರು ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಇನ್ವೆಸ್ಟ್ ಮಾಡಿ ಕಮರ್ಷಿಯಲ್ ಕ್ರಾಪ್ಸ್, ಹೊಗೆಸೊಪ್ಪು, ವಗೈರೆ ಬೆಳೆಯುವವರಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿದರೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅವರು ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಹಣ ಕೊಡುವ ಬೆಳೆ ತೆಗೆಯುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗಿರುವಾಗ ಆಹಾರದ ಬೆಳೆ ಬೆಳೆಯುವವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿರುವಂತೆ ಇತರರಿಗೂ ರಿಯಾಯಿತಿ ತೋರಿಸದಿದ್ದರೆ ಇಡೀ ದೇಶದ ಆಹಾರ ಪದಾರ್ಥಗಳ ಉತ್ಪತ್ತಿಗೆ ಧಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುವ ವಾದವನ್ನು ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಒಪ್ಪುವುದಕ್ಕೆ

(ಶ್ರೀ ವೈ. ವೀರಪ್ಪ)

ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಅದರಲ್ಲಿ ತಿರುಳಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಂಗ್ಲೆಂಡ್, ಅಮೇರಿಕ ಮುಂತಾದ ಪಾಶ್ಚಾತ್ಯ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಯಂತ್ರಗಳ ಸಹಾಯದಿಂದ ಆಹಾರ ಪದಾರ್ಥಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯುವಾಗ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿದೆ, ಹಾಗಿರುವಾಗ ಇಲ್ಲೇಕೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಕೊಟ್ಟಿದೆ ಎಂದು ಕೇಳಬಹುದು. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಜಮೀನುದಾರರು ಕಡಮೆ. ಜತ್ತಿ ಸಮಿತಿ ವರದಿ ಬಂದಿದೆ. ಅದರ ಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರ ಕಾನೂನು ಮಾಡಿದಾಗ ಆ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಲು ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಜಮೀನಿನ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸೀಲಿಂಗ್ ಇಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುವಾಗ ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ವಿನಾಯಿತಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಸೂಚಿಸಲ್ಪಟ್ಟಾಗ ನಾನು ವಿರೋಧ ಪಕ್ಷಕ್ಕೆ ಸೇರಿದವನಾದರೂ ಕೂಡ ಬಹು ಮತದ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ವಿರೋಧಿಸಲಿಲ್ಲ. ಹಾಗಿರುವಾಗ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರೆಲ್ಲರೂ ಈ ಮಸೂದೆಗೆ ಈಗ ಹೇಗೆ ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಯಿಂದ ಬಂದಿದೆಯೋ ಹಾಗೆಯೇ ಒಪ್ಪಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ (ಗುಬ್ಬಿ).—ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಪತಿಗಳೇ, ಈ ಮೂಲ ನಿರ್ಣಯಕ್ಕೆ ತಂದಿರತಕ್ಕ ಈ ನಿರ್ಣಯದ ಅಮೆಂಡುಮೆಂಟೇನಿದೆ, ಇದನ್ನು ನಾನು ಮನಃಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ವಿರೋಧ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಕಾರಣ ಇಷ್ಟೇ. ಬಡ ಜನಗಳನ್ನು ಉದ್ಧಾರ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ, ಜನಗಳ ಸಂಕಟವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದ ಜನ ಇವತ್ತಿನ ದಿನ ಎತ್ತ ಕಡೆ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನಾವು ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಿದರೆ ಅವರವರ ಅನುಕೂಲಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಅನುಕೂಲ ಸಿಂಧುವಾಗಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ತೊಡಗಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ದೇಶಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವದೆಂಬ ನಂಬಿಕೆ ಬರುತ್ತದೆಯೋ ಎಂದರೆ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರನ್ನಿಟ್ಟಿರುವವರಿಗೆ ಎಕ್ಸೆಂಪ್ಷನ್ನನ್ನು ಏಕೆ ಕೊಡಬೇಕು? "Agricultural operations as may be prescribed" ಎಂದು ಏಕೆ ಮಾಡಬೇಕು? ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರನ್ನಿಟ್ಟಿರುವವರಿಗೆ ಆಗಿರುವ ಕಷ್ಟವೇನು ಎಂದು ನಾನು ಕೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಏನು ಕಷ್ಟವಿದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಹೇಳಿಲ್ಲ. ಹಿಂದೆ ನೀವು ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದಾಗ ಇಂತಹದೇ ಸಂದರ್ಭ ಒದಗಿದಾಗ ಏನು ಮಾಡಿದಿರಿ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾನು ಜ್ಞಾಪಕಕ್ಕೆ ತರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ಬಿಲ್ಲು ಹಿಂದೆ ಜನರಲ್ ಡಿಸ್ಕಷನ್ನಿಗೆ ಬಂದಾಗ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಉತ್ತರವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವೆಲ್ಲ ಪ್ರೊಸೀಡಿಂಗ್ಸಿನಲ್ಲಿವೆ. ಆಗಲೇ ಹೀಗೆ ಮಾಡಿದರೆ ನಮಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ನಮ್ಮ ಮುಂದಿದ್ದ ಕಾನೂನು ವಾಟರ್ ಡೌನು ಅಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೇವೆ. ಜನರಲ್ ಡಿಸ್ಕಷನ್ನಾಗಿ ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿ ಮುಂದೆ ಹೋದಾಗ ಇದಕ್ಕೇನೂ ವಿರೋಧವಿರಲಿಲ್ಲ. ಇವತ್ತು ನೀವು ಅಮೆಂಡಮೆಂಟನ್ನು ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಕಳುಹಿಸಿ ಪಾರ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಒಪ್ಪಿಬಿಟ್ಟು, ಅದನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಸರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆಯೇ? ಈರುಳ್ಳಿ, ಬೆಳ್ಳುಳ್ಳಿ ಪೆರಿಷಬಲ್ ಆರ್ಟಿಕಲ್ಲುಗಳು, ಇವುಗಳ ಮೇಲೆ ಸುಂಕವನ್ನು ಹಾಕಬೇಡಿ ಎಂದಾಗ ನಮ್ಮ ಹಣಕಾಸಿನ ಸಚಿವರು ಇದು ಅಗ್ರಿಕಲ್ಚರಲ್ ಇನ್‌ಕಂಗೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ವಾದ ಮಾಡಿ ಅದನ್ನು ಹಾಗೆಯೇ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಿ ಎಂದು ಹಾಗೆಯೇ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡು ಬಿಲ್ಲನ್ನು ಪಾಸು ಮಾಡಿದ್ದಾಯಿತು. ಅವರು ದೊಡ್ಡ ಮನಸ್ಸು ಮಾಡಿ ಈ ರೀತಿಯಾದ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ತರಬಾರದಾಗಿತ್ತು. ಆದರೂ ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಈಗ ನನ್ನ ಸ್ನೇಹಿತರು ಜತ್ತಿ ಕಮಿಟಿಯು ಲ್ಯಾಂಡು ರಿಫಾರಂನ ರಿಪೋರ್ಟು ಪ್ರೋಗ್ರೆಸೀವ್ ಆಗಿವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು ಮತ್ತು ಸೋಷಿಯಲಿಸ್ಟಿಕ್ ಪ್ಯಾಟರನ್ ಆಫ್ ಸೊಸೈಟಿಯು ಮಾದರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಈ ರೀತಿಯಾದ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ತರುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಹೀಗೆ ಲ್ಯಾಂಡುಗಳ ಸೀಲಿಂಗನ್ನು ಕೂಡ ನಿಗದಿಮಾಡುತ್ತಿರುವಾಗ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರುಗಳಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡಲು ಎಷ್ಟು ಜಮೀನುಗಳು ಸಿಕ್ಕುತ್ತವೆ? ಈ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರುಗಳಿಗೆ ಆರು ಸಾವಿರವೋ ಅಥವಾ ಎಂಟು ಸಾವಿರವೋ ಕೊಟ್ಟು ಕೊಂಡುಕೊಂಡು ಬಂದು ಉಪಯೋಗಿಸಲು ಜನಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಜಮೀನಿದ್ದರೆ ತಾನೇ ಉಪಯೋಗವಾಗುತ್ತದೆ? ಹಾಗಿಲ್ಲದೆ ಈ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರನ್ನಿಟ್ಟರೆ ಅದಕ್ಕೊಬ್ಬರು ಡ್ರೈವರನ್ನಿಟ್ಟು ಅದಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಖರ್ಚನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡರೂ ಅದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈಗಾಗಲೇ ಜನ ಜತ್ತಿ ಸಮಿತಿ ರಿಪೋರ್ಟು ಬಂದಿದೆ, ಅದರಂತೆ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸು ಸರಕಾರ ಜಾರಿಗೆ ತರಲು ಯೋಚಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಈ ಸಮಿತಿಯವರು ಎಲ್ಲ ಊರುಗಳನ್ನೂ ಸುತ್ತಿಕೊಂಡು ಆಯಾ ದೇಶಗಳ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ವರದಿಯನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅದೂ ಅಲ್ಲವೆ ನಮ್ಮ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿನ ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಸ್ನೇಹಿತರಾದ ಶ್ರೀ ಚನ್ನಬಸಪ್ಪನವರು ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದರು. ಅವರಿಗೂ ಕೂಡ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಅವರು ಸರ್ಕಾರದ ಕಾಗದ ಪತ್ರಗಳನ್ನೆಲ್ಲ ಚೆನ್ನಾಗಿ ನೋಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಿಂದ ಈಗ ಬೆಳೆ ಎಷ್ಟು ಆಯಿತು ಆಗ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಜನ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರು ಅಥವಾ ಟ್ರೇಲರುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುವ ಜನರಿದ್ದರು ಇವೆಲ್ಲವೂ ಅವರಿಗೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಗೊತ್ತಿದೆ. ದೇಶದಲ್ಲಿ ಆಹಾರದ ಅಭಾವ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಬಿದ್ದಾಗ ಎಷ್ಟು ಸಾವಿರ ಟನ್ನುಗಳ ಆಹಾರವನ್ನು ಈ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರುಗಳು ಬೆಳೆಯಲು ಸಹಾಯಮಾಡಿದವು ಎನ್ನುವುದೂ ಅವರಿಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಆಹಾರ ಧಾನ್ಯಗಳನ್ನು ಬಹುವಾಗಿ ಬೆಳೆದವರು ಬಡರೈತರು. ಅದೂ ಅವರು ಮೋಟ ಎತ್ತು ಮತ್ತು ಕೊಂಬಿಲ್ಲದ ಕೋಣ ಇವುಗಳ ಸಹಾಯದಿಂದ ಇಷ್ಟೊಂದು ಆಹಾರ ಧಾನ್ಯಗಳನ್ನು ಬೆಳೆದಿದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತು ಇದರಿಂದ ದೇಶದ ಆಹಾರದ ಅಭಾವವನ್ನು ನೀಗಬೇಕಾಯಿತು. ಹೆಚ್ಚು ಆಹಾರವನ್ನು ಬೆಳೆಯುವ ತತ್ವಕ್ಕೆ ಮನ್ನಣೆ ಕೊಡೋಣ. ಆದರೆ ಅಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿನ ಬೆಳೆಯನ್ನು ಈ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರುಗಳಿಂದ ಬೆಳೆಯಲಾಗಲಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೆ ಈ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರುಗಳು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಕೆಟ್ಟು ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಇವುಗಳಲ್ಲಿರುವ ಒಂದು ಸ್ಪೇರೋ ಅಥವಾ ಬೇರೆ ಯಾವುದಾದರೂ ಯಂತ್ರದ ಭಾಗಗಳು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಕೆಟ್ಟು ಹೋಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಅವುಗಳನ್ನು ಹಾಗೆಯೇ ಇಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ನಮ್ಮ ಸ್ನೇಹಿತರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಇದನ್ನು ಒಪ್ಪುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ದೇಶದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆಹಾರ ಅಭಾವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಇದರಿಂದ ಎದುರಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಇದನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬಾರದೆಂದು ನಾನು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

6-30 P.M.

ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್ ಪಡೆಗಿ ಕೊಂಡಿರತಕ್ಕ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಓನರ್ಸ್ 50 ಅಥವಾ 100 ಜನ ಇರಬಹುದು. ಒಬ್ಬಿಬ್ಬರನ್ನು ಸಮಾಧಾನ ಮಾಡುವದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ತಂದಿರುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಇವರು ನಮ್ಮವರು ಎಂದು ಮನೆಯ ದೀಪಕ್ಕೆ ಮುತ್ತು ಕೊಟ್ಟರೆ ಅದು ಸುಡುವದಿಲ್ಲವೇ? ಚಿನ್ನದ ಕತ್ತಿಯಿಂದು ಕೊರಳು ಕೊಯ್ಯುವದಕ್ಕೆ ಆಗುತ್ತದೆಯೋ? ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯು ಜನರ ಮುಂದೆ ನಿಮ್ಮನ್ನು ಸಣ್ಣವರನ್ನಾಗಿ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬಾರದೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರನ್ನು ವಿನಯದಿಂದ ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಸರ್ವ ಜನರ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು, ಮೆಜಾರಿಟಿ ಬೆಂಬಲವಿದೆ ಎಂದು ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ಪಾಸ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬಾರದು. ನನ್ನ ಸ್ನೇಹಿತರಾದ ಶ್ರೀ ಚನ್ನಬಸಪ್ಪನವರು ದೊಡ್ಡ ಮನಸ್ಸು ಮಾಡಿ ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ವಾಪಸು ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ, ಅವರ ಪಕ್ಷದ ಜನರ ಹಿತ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ದೇಶದ ಹಿತ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅವರು ತರಬಾರದಾಗಿತ್ತು. ಜನರಲ್ಲಿ ಒಂದು ರೀತಿಯ ಜುಗುಪ್ಸೆ ಉಂಟಾಗಬಹುದು. ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬಾರದು. ಅವರು ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ವಾಪಸ್ಸು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಬಹಳ ವಿನಯದಿಂದ ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಹೀಗೆ ಮಾಡಿದರೆ ಅವರ ಕೀರ್ತಿ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಅವರ 300 ಎಕರೆ ಭೂಮಿಗೆ ಮೂರು ಜೊತೆ ಎತ್ತುಗಳು ಉಳುವದಕ್ಕೆ ಸಾಕು. ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇಲ್ಲ. ಶ್ರೀ ಚನ್ನಬಸಪ್ಪನವರು ಪ್ರತಿಷ್ಠೆಯ ಮೇಲೆ ನಿಲ್ಲದೆ ದೊಡ್ಡ ಮನಸ್ಸು ಮಾಡಿ ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ವಾಪಸ್ಸು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ಆ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಈ ಸೂಚನೆ ಮಾಡಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಿಸಿ ಬಂದಿರುವ ಈ ಮಸೂದೆಗೆ ತಂದಿರುವ ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ಈಗ ನಾವು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುವದರಲ್ಲಿ ಏನೂ ಅರ್ಥವಾಗುವದಿಲ್ಲ. ನಿಮ್ಮವರೇ ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿದ್ದರು. ತಾವೇ ಚೇರ್‌ಮನ್ ಆಗಿದ್ದಿರಿ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಮಂತ್ರಿಯವರಲ್ಲಿಯೂ ಮತ್ತು ಶ್ರೀಮಾನ್ ಚನ್ನಬಸಪ್ಪನವರಲ್ಲಿಯೂ ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬಾರದು. ತಿದ್ದುಪಡಿ ಸೂಚಕರಾದ ಶ್ರೀ ಚನ್ನಬಸಪ್ಪನವರು ತಮ್ಮ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ವಾಪಸ್ಸು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

*Dr. T. PARTHASARATHY.—I heartily oppose this amendment. From the atmosphere prevailing on the other side, I feel that this amendment is going to be accepted though I feel that the Hon'ble the Home Minister is not going to accept it. If supposing he accepts, my one request is that he should give us an assurance that he would not bring this into force at once. I know definitely that he will never accept this amendment. But if he accepts I request him to give this assurance.

*ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎಂ. ಪೂಣಚ್ಚ.—ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ನಾನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಪರ್ಯಾಲೋಚನೆ ಮಾಡಿ, ಅನಂತರ ಇದಕ್ಕೆ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಮನಗಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಈಗ ಅದು ಏನೆಂಬುದನ್ನು ತಮಗೆ ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾಗಿ ತಿಳಿಸುತ್ತೇನೆ. ಕ್ಲಾಸ್ 16ರಲ್ಲಿ 1, 2, 3 ಎಂದು ಮೂರು ಭಾಗಗಳಿವೆ. Exemption from or reduction of tax ಎಂದು ಹೆಡ್ಡಿಂಗ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದೆ. ಒಂದನೇ ಅಂಶ. The State Government may by notification exempt all classes of motor vehicles. By notification we are also empowered to give exemption or reduction of tax on all classes of routes. The third sub-clause refers to another exemption for vehicles used solely for agricultural purposes." ಸೆಕ್ಷನ್ 16 (1) ರಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ ಮೊದಲನೆಯ ಎರಡು ನೋಟಿಫಿಕೇಷನ್‌ಗಳ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಯಾರೂ ತತ್ವಶಃ ತಪ್ಪು ಕಂಡುಹಿಡಿಯಲಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಅಂತಹ ವಿಪರೀತ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಕಾಣಲಿಲ್ಲ. To conform to the pattern of clause 16 (1), sub-clause (2) is provided. In essence you are accepting the principle of giving exemption, giving reduction and then also empowering the Government to issue an appropriate notification in these respects and place it before the House. ಇದನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ಒಪ್ಪಿದ್ದೀರಿ. ಹೀಗಿರುವಾಗ ಎಲ್ಲಾ ರೂಲ್ಸನ್ನು ಪ್ರಿಸ್ಕ್ರೈಬ್ ಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ, ಅಪ್ರೋಪ್ರಿಯೇಟ್ ಎಗ್ಜೆಂಪ್ಷನ್ ಕೊಡುವ ತತ್ವವನ್ನು ಒಪ್ಪಿದ ಮೇಲೆ, ಮತ್ತು ಎಲ್ಲಾ class of routesಗೆ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಒಪ್ಪಿದ ಮೇಲೆ ರೂಲ್ಸ್ ಮಾಡಬೇಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುವುದರ ಅರ್ಥ ನನಗೆ ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ನ್ಯಾಯಾಂಗ ರಚನೆಯ ನ್ಯೂನತೆ ಯಾವುದೂ ನನಗೆ ಕಂಡುಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದು ಸರಿಯಾದುದು ಆಗಿದೆ. ಅಪ್ರೋಪ್ರಿಯೇಟ್ ರೂಲ್ಸನ್ನು ಫ್ರೇಮ್ ಮಾಡುವಾಗ, ಏನೋ ಸಹಾಯ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೋಸ್ಕರ, ಯಾರಿಗೋ ರಿಯಾಯತಿ, ವಿನಾಯತಿ ತೋರಿಸುವುದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂಬ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಆರ್ಗ್ಯು ಮಾಡಿದರೆ ಜವಾಬು ಕೊಡಲು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ.

Sri M. C. NARASIMHAN.—Sir, you are suggesting abolition of sub-clause (3). Your argument means in essence that sub-section 3 need not be there because you have powers under 16 (a) and (1) b.

Sri C. M. POONACHA.—My Hon'ble friend may please read it. This section 1, sub-clause (a) relates to all classes of vehicles. That is No. 1. Then you come to certain classes of roads. That is No. 2. Then to certain

(SRI C. M. POONACHA)

classes of occupation. That is agricultural occupation. These are three distinctive things. For these things certain exemptions and reductions are sought to be made. In principle it is accepted. It is just a minor detail as to how it has to be defined. and I do not see any valid point for a discussion of such a detailed nature on an amendment of this sort. I see no harm in accepting this amendment.

MR. SPEAKER.—The question is:

'1. That In sub-clause (3) for the words "agricultural operations on farms or farm lands" the words "Agricultural operations as may be prescribed" shall be substituted."

2. The explanation to sub-clause (3) shall be deleted.

The motion was adopted.

MR. SPEAKER.—The question is:

"That Clause 16, as amended, stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 16, as amended, was added to the Bill.

MR. SPEAKER.—The question is:

"That Clause 17 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 17 was added to the Bill.

MR. SPEAKER.—Clause 18.

SRI M. C. NARASIMHAN.—Sir, I beg to move:

"For sub-clause (*iii*) of clause 18, the following sub-clause shall be substituted:

(*iii*) the balance of the amount shall be credited to a non-lapsing Road Development Fund constituted as per prescribed rules."

MR. SPEAKER.—Amendment moved:

"For sub-clause (*iii*) of clause 18, the following sub-clause shall be substituted:

(*iii*) the balance of the amount shall be credited to a non-lapsing Road Development Fund constituted as per prescribed rules."

SRI M. C. NARASIMHAN.—Sir, I have already heard the answer of the Minister concerned. So, I take advantage of this occasion to reply to those arguments and it is my submission that those arguments are not very sound.

This amendment only seeks to ensure that the balance of the amount will be credited to a non-lapsing road development fund. Firstly, it has been stated that the creation of such a specific fund would be contrary to the financial procedure that has been evolved . . . .

SRI C. M. POONACHA.—Sir, I never said 'contrary' but what I said was 'not in tune with.'

SRI M. C. NARASIMHAN.—Sir, I accept the correction that it is not in tune with the financial procedure. I do not know if it has been specifically laid down thus by the Government of India. So far as I know, the Finance Ministry of the Government of India made an attempt to have a uniform type of budgeting, but I do not know if it is stated specifically that the creation of such a fund is not in tune with the proper financial procedure for one or two reasons. I do not know the exact circular. I can only presume from certain practices. For example, in 1955, the Hyderabad Government had created such a specific fund. When the Hyderabad Government by an enactment had made provision for such a specific fund long after the coming into force of the Constitution and when some time after the financial integration and the so-called alleged new procedure in financial matters was evolved, it is a reasonable presumption that the creation of such a fund is not contrary to the financial procedure. Likewise, I am told that there is such a fund in Bombay also.

SRI A. V. NARASIMHA REDDY (Bangalore South).—Is such a fund being created in Kerala?

SRI M. C. NARASIMHAN.—I want notice (*Laughter*). So far as the creation of such a fund is concerned, if there is no prohibition, if it is not

contrary to the principles evolved, if it is not contrary to the financial procedure, there is no valid justification for the objection to creating such a fund. There is also this objection raised, namely, that there may not be a substantial sum forthcoming under this head. That may be true and I am not suggesting that a very big fund will come from out of the proceeds under this head immediately. Already two items of the expenditure are going to be earmarked from out of the proceeds of this tax and they are for compensation to the local boards and expenditure for the administration of this Act. After meeting these two items of expenditure the amount left over may be a very small amount. I do not deny that, but I hope that in the near future we may be able to build up a fund.

Secondly, a suggestion was made that the receipts from Motor Spirits Taxation Act also might be credited to such a road fund. It is quite true that we have already passed that Act and it may be said that there is nothing that can be done now, but I would submit that there is nothing which prevents us from creating a road fund out of the receipts from that Act. Thus, if these two receipts are added together it may become a substantial amount, if not immediately at least in the near future. I am advocating this as a matter of principle. It may be said and it is true that all expenditure is subject to the sanction of the Legislature. But I find that here by a particular section we have given authority to the Government to spend moneys for particular purpose, but in my amendment I have taken care to add that it should be as per prescribed rules. The rules again are subject to the approval of this House because clause 16 has provided that all notifications should be subjected to the scrutiny of this House. So if we create a road fund it should be subject to prescribed rules and those prescribed rules are again subject to ratification by this House. Thus the objection raised by the Minister will be easily met. In view of this there is no difficulty at all in creating such a fund and so I commend this amendment for the acceptance of this House.

Sri G. ANNA RAO (Afzalpur).—Sir, the Hon'ble Member Sri Narasimhan referred to the Hyderabad Motor Vehicles Taxation Act in which there was a provision for the constitution of a road fund. I may explain the handicaps from which the Hyderabad Government was suffering because of the constitution of such a fund. No doubt, there was a road fund, but the amount in it was so meagre that the Hyderabad Government could not cope with the vast dimension of road works which had to be undertaken. I pleaded this casé in the Select Committee also, but on comparing the benefits of such a fund with the vast amounts that are going to be spent on roads in Mysore State, I did not think it proper to press that point. I may mention here that the Central Government also gives some grants for this purpose and if I remember aright it is only a petty sum of Rs. 15 lakhs, After meeting the administration charges and other expenses, whatever amount is left would be credited to this road fund and by that we would not be able to meet even a small road work because in our State many such works have to be undertaken. Yesterday, I referred in my speech to the dimension of road works which have to be undertaken in Hyderabad area only. In the Financial Memorandum it has been stated that Rs. 5 crores were required to bring the road system on par with the road system in the old Mysore State. I may urge that we may not get Rs. 5 crores even after 10 or 15 years if we create this road fund. Therefore, I do not think it will prove a profitable proposition and I plead with Sir Narasimhan that even if we do not have any such road fund, we will not be handicapped. In fact, we will be getting more help from the general revenues. Therefore, I think this amendment should be withdrawn.

Sri C. M. POONACHA.—I have already offered my views on this particular question and I need not add any more arguments. I am unable to accept this amendment,

Mr. SPEAKER.—The question is:

'That for sub-clause (iii) the following sub-clause shall be substituted :—

"(iii) the balance of the amount shall be credited to a non-lapsing Road Development Fund constituted as per prescribed rules."'

The motion was negatived.

Mr. SPEAKER.—The question is:

"That Clause 18 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 18 was added to the Bill.

Mr. SPEAKER.—Clause 19. There is a small amendment.

Sri C. M. POONACHA.—It is just to correct an omission which is made by oversight, because we have both Union States and Union Territories, I move the following amendment:

'Add the following words at the end of Clause 19:

"or in any Union Territory in India".

Mr. SPEAKER.—The question is:

'Add the following words at the end of Clause 19:

"or in any Union Territory in India."'

The motion was adopted.

Mr. SPEAKER.—The question is:

"That Clause 19, as amended, stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 19, as amended, was added to the Bill.

Mr. SPEAKER.—The question is:

"That Clauses 20 to 23, both inclusive, stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 20 to 23, both inclusive, were added to the Bill.

Mr. SPEAKER.—Schedules. There is an amendment which may be moved.

Sri C. M. POONACHA.—I beg to move:

"That for figures '23.00' and '35.00' in item 4 (ii) (1) (a), the figures '25.00' and '38.00' shall respectively be substituted."

Mr. SPEAKER.—Amendment moved:

"That for the figures '23.00' and '35.00' in item 4 (ii) (1) (a), the figures '25.00' and '38.00' shall respectively be substituted."

Sri C. M. POONACHA.—This is only to bring the rates in conformity with the reduced concession rates that were given for the lines we are operating within a distance of 60 miles per day. So the same rates are proposed to be applied for operating services within city areas.

Mr. SPEAKER.—The question is:

"That for the figures '23.00' and '35.00' in item 4 (ii) (1) (a), the figures '25.00' and '38.00' shall respectively be substituted."

The motion was adopted.

Mr. SPEAKER.—There is an amendment given notice of by Sri K. Puttaswamy, but it is out of order. The question is:

"That the Schedule as amended stand part of the Bill."

The motion was adopted.

The Schedule as amended was added to the Bill.

Mr. SPEAKER.—Clause 1, the Title and the Preamble. The question is:

"Clause 1, the Title and the Preamble stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 1, the Title and the Preamble were added to the Bill.

Motion to pass.

SRI C. M. POONACHA.—Sir, I move:

"That the Mysore Motor Vehicles Taxation Bill, 1957, as reported by the Select Committee and as amended, be passed."

MR. SPEAKER.—The question is:

"That the Mysore Motor Vehicles Taxation Bill, 1957, as reported by the Select Committee and as amended, be passed."

The motion was adopted.

MR. SPEAKER.—The House will now rise for the day to meet at 1 P.M. tomorrow.

The House adjourned at Fifty-eight Minutes past Six of the Clock to meet again at One of the Clock on Friday, the 20th September 1957.